



# مجلة الحقوق

فصلية علمية محكمة - تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت

## التأخير للأشخاص كأساس للمسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي «دراسة مقارنة»

الدكتور/ عبدالرازق وهبه سيد



جامعة الكويت  
KUWAIT UNIVERSITY

P-ISSN: 1029 - 6069

E-ISSN: 2960 - 2742

العدد ٣ - السنة ٤٩

ربيع الأول ١٤٤٧ هـ - سبتمبر ٢٠٢٥

## التأخير للأشخاص كأساس للمسئولية المدنية للناقل الجوي الدولي «دراسة مقارنة»

الدكتور/ عبدالرازق وهبه سيد\*

### ملخص

**الأهداف:** يهدف هذا البحث إلى تحليل مسؤولية الناقل الجوي في حالة التأخير في نقل الركاب وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، مع التركيز على المعايير القانونية التي تحدد مسؤولية الناقل والظروف التي يمكن أن تعفيه منها. كما يسعى إلى دراسة تأثير خطأ المسافر على المسؤولية وتقديم مقترحات لتحسين الإطار القانوني لضمان حقوق الركاب. **المنهج:** اعتمد البحث على المنهج التحليلي المقارن، حيث تم فحص النصوص القانونية الدولية (اتفاقية وارسو ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩) وقوانين الدول الوطنية (مثل القانون المصري والفرنسي والأمريكي) من خلال تحليل الحالات القضائية والمبادئ القانونية المتبعة. كما تم دراسة الفجوات في النصوص القانونية والآثار القانونية للخطأ المشترك بين الركاب والناقل الجوي. **النتائج:** توصل البحث إلى أن اتفاقيتي وارسو ومونتريال لا تضعان تعريفاً دقيقاً للتأخير؛ مما يؤدي إلى تباين في تفسيره بين المحاكم. كما تبين أن الحجز الزائد وإلغاء الرحلات لا يخضعان بشكل محدد لأحكام الاتفاقيات، مما يخلق تحديات في تحديد مسؤولية الناقل. بالإضافة إلى ذلك، أوضح البحث أن مسؤولية الناقل الجوي تعتمد على إثبات وجود خطأ من جانبه أو من جانب المسافر. **الخاتمة:** في ضوء ما تم استنتاجه، أوصى البحث بتعديل الاتفاقيات الدولية لإضافة تعريف دقيق للتأخير، وتحديد معايير واضحة للتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية الناتجة من التأخير. كما أوصى بإنشاء صناديق تعويض مستقلة وتعزيز التوعية بحقوق المسافرين، فضلاً عن إعادة النظر في الحد الأقصى للتعويض بما يتماشى مع التغيرات الاقتصادية.

**الكلمات المفتاحية:** المسؤولية، الناقل الجوي، التعويض، الاتفاقيات الدولية.

\* أستاذ مساعد في القانون المدني - كلية العلوم والدراسات الإنسانية- جامعة المجمعة - المملكة العربية السعودية.

الإيميل: [abdelrazek.sayed@yahoo.com](mailto:abdelrazek.sayed@yahoo.com)

- تسلم البحث في: ١٨/٩/٢٠١٩، أجاز للنشر في: ٦/١٠/٢٠٢٠.

حقوق الطبع والنشر محفوظة - مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت

للاستشهاد بهذا البحث انظر ص ٤٢٥

## المقدمة

يعد النقل الجوي من أهم وسائل النقل؛ لتمييزه بعنصر السرعة الذي أصبح معياراً للتعامل ويميزه عن غيره من وسائل النقل. ونتيجة لسرعة الطائرة وتميزها عن غيرها من وسائل النقل وكثرة مجال استخدامها، فقد أصبحت ذات أهمية قصوى في مجال النقل الجوي لا سيما في مجال نقل الأشخاص الذي دفع الدول إلى التخفيف من حدة التعارض بين تشريعاتها الجوية الداخلية المختلفة، بما لا يتعارض مع سيادتها على أجوائها وبما يتفق مع تحقيق أهداف النقل الجوي؛ ولذلك سعت الدول إلى الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتنظيم استخدام الجو مثل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي والتي استفادت الدول من أحكامها عند وضع قواعد الطيران المدني والنقل الجوي.

وتعد مسؤولية الناقل الجوي عن نقل الركاب في الميعاد (الموعد) المحدد، من أبرز موضوعات القانون الجوي، وأكثرها إثارة للمشكلات الفقهية والقضائية؛ وذلك لعدم قيام الناقل الجوي بتوصيل الراكب في الميعاد المحدد أو لتأخر الرحلة أو إلغائها. والتأخير قد يترتب عليه ضرر مادي يُلحق بالمسافر يتمثل في الخسارة وتفويت الفرصة، بالإضافة إلى الأضرار الأدبية الماثلة في الضيق والكبت بسبب الانتظار داخل صالات المطار، لا سيما إذا كان الراكب شخصاً كبيراً في السن ويصطحب أسرة.

وترتيباً على ذلك وضعت شركات الطيران شروطاً في تذكرة السفر تعفي الناقل من المسؤولية في حالة التأخير.

## أولاً: أهمية البحث:

يعد هذا الموضوع من أبرز الموضوعات أهمية؛ نظراً للأضرار التي تلحق بالمسافر بسبب تأخر الرحلة، على الرغم من التطور الحاصل في مجال النقل الجوي، واعتباره الوسيلة الأكثر شيوعاً من بين وسائل النقل الأخرى، على الرغم من عدم خلوه من المخاطر في بعض الأحيان مثله مثل وسائل النقل الأخرى؛ لأسباب فنية تتعلق بالطائرة، وتارة أخرى تتعلق بالنقل. وهذا الموضوع له أهمية من الناحية العملية والقانونية تتمثل في قلة الدراسات والبحوث التي تناولته على المستوى الدولي والعربي خاصة مع تعرض المسافر للتأخير دون أن يكون لديه أي خبرة في الحصول على حقه نتيجة لهذا التأخير، وكل ما تقدمه شركة الطيران هو كلمة اعتذار للركاب دون إعطائهم أدنى حقوقهم.

## ثانياً: مشكلة البحث:

- إن المشكلة التي دفعتنا لاختيار الموضوع تدور حول الإجابة عن التساؤلات الآتية:
- ١ - ما المقصود بالتأخير والتمييز بينه وبين الحالات المماثلة؟
  - ٢ - ما المدة الزمنية التي يسأل خلالها الناقل الجوي؟
  - ٣ - ما شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي؟
  - ٤ - ما المسؤولية المحددة للناقل الجوي؟
  - ٥ - ما طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي؟
  - ٦ - هل يمكن التعويض عن الضرر المادي والأدبي من خلال اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩؟

## ثالثاً: منهجية البحث:

يقوم البحث على المنهج المقارن بين القانون المصري وبعض القوانين الأخرى المتعلقة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب، فضلاً عن المقارنة مع نصوص الاتفاقيات الدولية المعنية بنقل الركاب وعلى وجه الأخص اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩. كما اعتمد البحث على المنهج التحليلي للأراء الفقهية التي قيلت في هذا الشأن؛ ولذلك قسمنا بحثنا إلى أربعة مباحث وهي:

- المبحث الأول: تعريف التأخير والتمييز بينه وبين الحالات المماثلة له.
- المبحث الثاني: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي.
- المبحث الثالث: المسؤولية المحدودة للتعويض.
- المبحث الرابع: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي.

## المبحث الأول

### تعريف التأخير

يعد عامل السرعة هو أحد العوامل الأساسية للنقل الجوي الذي تميزه عن غيره من وسائل النقل؛ فقد يتأخر الناقل الجوي عن موعد الرحلة المعلن عنه في جداول الرحلات، وذلك بسبب ظروف خارجة عن إرادته كالظواهر الجوية أو وجود مشكلة

فنية بالطائرة؛ فيحدث خلل يغير من موعد انطلاق الرحلة أو يؤدي إلى إلغائها؛ ولهذا يعد التزام الناقل بتنفيذ النقل في الموعد المحدد هو الغاية التي تهدف إليها الاتفاقيات الدولية، ولكن هذه الاتفاقيات لم تضع تعريفاً للتأخير، وكذا لم تشر من بعيد أو من قريب إلى مسؤولية الناقل في حالة الحجز الزائد أو إلغاء الرحلة وتركت ذلك للقوانين الوطنية، كما أنها لم تحدد مدة النقل الجوي التي يسأل عنها الناقل وهذا ما سنوضحه من خلال المطالب الآتية:

## المطلب الأول مفهوم التأخير

تعرضت الاتفاقيات الدولية لمسؤولية الناقل عن التأخير ولم تُشر من بعيد أو قريب إلى مفهوم التأخير الذي تنعقد على أساسه مسؤولية الناقل الجوي، وهذا ما سنوضحه من خلال البندين الآتيين:

### أ - التأخير في اتفاقية وارسو (١٩٢٩)

في أعقاب المؤتمر الدولي الثاني لقانون الطيران الخاص عام ١٩٢٩، اعتمدت اتفاقية وارسو المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الدولي بطريق الجو، وقدمت Comity International Technique d'Experts Juridiques Ariens (CITEJA) مشروع اتفاقية بشأن مستندات النقل الجوي ومسؤولية الناقل في حالة النقل الدولي بالطائرات. وخلال الجلسة الثالثة للمؤتمر التي عقدت في ٦/أكتوبر/١٩٢٩، أقر السيد «هنري دي فوس»، مراسل المؤتمر، بأن مسؤولية الناقل الجوي في حالة التأخير قد لاقت اعتراضات كثيرة من جانب شركات النقل الجوي بشكل عام. ومع ذلك، كانت الاتفاقية CITEJA تؤمن بأنه ينبغي إرساء مبدأ المسؤولية بسبب التأخير. ووفقاً لذلك، قدمت الاتفاقية CITEJA المبدأ التالي في المادة ٢١ (ج) من مشروع الاتفاقية: بأنه: "يجب أن يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالراكب والبضائع والأمتعة أثناء النقل في حالة التأخير".

وكانت هناك اقتراحات مثيرة للاهتمام من بعض الدول، وهي بولندا، وبريطانيا العظمى، وألمانيا التي اقترحت ممثلها تعديلات على الصياغة الأصلية للمادة ٢١ (ج). وقد أعرب ممثل بولندا عن مخاوفه الشديدة بشأن تقرير مسؤولية الناقل الجوي عند التأخر في نقل المسافرين؛ لأنه سيفتح الباب أمام قضايا لا حصر لها وصعوبات متعلقة

بالإثبات. ووفقاً لذلك، اقترح حذف كلمة " للمسافرين". كما اقترح مندوب بريطانيا العظمى السماح لشركات النقل الجوي بأن تضع شرطاً في العقد يعفي الناقل من المسؤولية في حالة التأخير. وقد اقترح السيد Alfred Dennis إضافة عبارة: "ما لم يتفق على خلاف ذلك" للمادة ٢١ (ج). وشارك معظم ممثلي هذه الدول الرأي القائل بأن السرعة هي سمة مميزة وأساسية للنقل الجوي، وإن التأخير هو مصدر ضرر لمصالح الركاب. وفي النهاية، اعتمد المؤتمر مبدأ المسؤولية بسبب التأخير في المادة ١٩ من اتفاقية وارسو، التي تنص ببساطة على أنه: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الناشئ عن التأخير في حالة نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو".

وانتقدت المادة ١٩ من اتفاقية وارسو لعدم وضوحها، فليس كل تأخير يستوجب مسؤولية الناقل الجوي. وبالتالي، يبقى سؤالان أساسيان حول المادة ١٩ بلا إجابة وهما: أي العوامل تشكل التأخير؟ وما مدة التأخير؟ فيما يتعلق بالسؤال الأول، اقترح Diederiks-Verschoor الاعتبارات الآتية عند تحديد المسؤولية عن التأخير وهي:

- (١) وجود حقائق مادية للتأخير.
- (٢) الحقائق أو الظروف التي ينتج منها التأخير في النقل الجوي.
- (٣) أن يكون الضرر هو الأثر المباشر للتأخير.

فيما يتعلق بالسؤال الثاني، وضح «Mr. Henri De Vos»، نيابةً عن الاتفاقية CITEJA، أن الناقل الجوي يجب عليه أن ينفذ التزاماته خلال فترة معقولة وأن تقدير "الفترة المعقولة" يخضع للسلطة التقديرية للقاضي باعتبارها مسألة واقع، كما لا توجد صيغة يمكن من خلالها تحديد هذه الفترة. ويتم تحديد فترة التأخير القابل للتعويض بموجب المادة ٢٠/٢ من اتفاقية وارسو. وفي الواقع، يجب قراءة المادة ١٩ مع المادة ٢٠، التي تنص على أنه يمكن للناقل الجوي أن يعفي نفسه من المسؤولية إذا أثبت أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة لتجنب الضرر، أو كان من المستحيل عليه اتخاذ مثل هذه التدابير. وقد فسرت المحاكم عبارة "جميع التدابير اللازمة" في المادة ٢٠ على أنها تعني: "جميع التدابير المعقولة". وإن تحديد ما إذا كانت جميع التدابير المعقولة قد اتخذت؛ لتجنب التأخير يرتبط ارتباطاً وثيقاً بتقييم مدى معقولية أسباب التأخير وفترة التأخير. وبشكل مثير للريبة، لم تناقش اتفاقية وارسو مقدار التعويض

عن الضرر الذي يلحق بالركاب بسبب التأخير؛ ولذلك اقترح الممثل السويسري في المؤتمر أن يكون الحد الأقصى للمسؤولية عن تأخير الركاب ٢٥٠٠ فرنك. في حين كانت هناك آراء مختلفة حول كيفية تفسير حدود المسؤولية، كان من المعروف أن عدم الإشارة إلى الحدود النقدية لا يعني أن شركات النقل الجوي تتعرض للمسؤولية غير المحدودة في حالة التأخير<sup>(١)</sup>.

## ب - التأخير في اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)

تنص المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال على: "مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن التأخير في حال نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة بطرق الجو، إلا إذا ثبت أنه اتخذ هو وتابعوه كل التدابير المعقولة؛ لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

فالفقرة الأولى من المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال هي المادة ١٩ نفسها من اتفاقية وارسو، إلا أن اتفاقية مونتريال استبدلت عبارة كل التدابير الضرورية الواردة في المادة ١٩ من اتفاقية وارسو بعبارة كل التدابير المعقولة. ويبدو أن عبارة كل التدابير الضرورية أكثر دقة من عبارة كل التدابير المعقولة. وكانت هناك محاولة لتحديد معنى "التأخير" لحظة إعداد اتفاقية مونتريال، حيث اقترحت اللجنة القانونية الثلاثين تحديد التأخير على أنه: "عدم نقل الركاب أو تسليم الأمتعة أو البضائع إلى وجهتهم المباشرة أو النهائية في الوقت المعقول، مع مراعاة جميع الظروف المحيطة بعملية النقل.

ومع ذلك، فإن المجموعة الخاصة المعنية بتحديث وتوحيد "نظام وارسو"، الذي تم إنشاؤها في الدورة ١٥٢ بواسطة مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، لم توافق على هذا الاقتراح وتم حذفه، "ومناقشة أسباب ذلك في المؤتمر الدولي للقانون الجوي في مونتريال، وأشار رئيس المؤتمر إلى أن "المجموعة الخاصة" اتبعت نهجاً عملياً في تقرير ترك مصطلح "التأخير" دون تعريف بسبب صعوبة العثور على لغة دقيقة تغطي جميع الظروف، التي يمكن أن توصف بأنها "تأخير". وأضاف رئيس لجنة الصياغة أنه قد تم القيام بقدر كبير من العمل من أجل تحديد ما إذا كان بالإمكان

(١) Jae woon Lee & Joseph Charels Wheeler, air carrier liability for delay: plea and return to international uniformity, journal of air law and commerce, volume 77, 2012, p.47.

إعطاء مصطلح "التأخير" تعريفاً نهائياً؛ ومع ذلك، فإن التأخير يختلف من حالة إلى أخرى باختلاف الظروف؛ لذلك أكد أنه سيكون من المستحيل وضع تعريف قصير ودقيق للتأخير. وبالتالي، فإنه على الرغم من التفسير النصي لاتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال بأن شركات النقل الجوي مسؤولة عن الضرر الناشئ عن التأخير، إلا أنه لم يتم وضع تعريف له في الاتفاقيات<sup>(٢)</sup>.

ونتيجةً لذلك، ترك تحديد معنى التأخير للمحاكم حسب ظروف كل حالة على حدة ففي قضية:

Panalpina International Transport Ltd v. Densil Underwear Ltd قضت المحكمة بأن التأخير في تسليم البضاعة، الذي أدى إلى خسارة تجارة عيد الميلاد، كان تأخيراً غير معقول<sup>(٣)</sup>.

وبناءً على العرض السابق يمكن تعريف التأخير وفقاً لبعض الفقه بأنه مجاوزة الميعاد المحدد، إذ وجد اتفاق على التحديد، أو المجاوزة غير العادية للميعاد المعقول في حالة عدم الاتفاق مسبقاً على موعد للنقل<sup>(٤)</sup>. إلا أن الرأي الغالب يعرف التأخير بأنه التأخير الذي يحدث في أثناء عملية النقل وبمناسبتها<sup>(٥)</sup>.

## المطلب الثاني مدة التأخير

فنظراً لعدم وضوح الاتفاقيات الدولية بشأن تحديد الفترة الزمنية للنقل، الأمر الذي أدى إلى نشوب اختلاف بين الفقهاء يمكن رده إلى النظريات الآتية:

### ١ - نظرية جوديس (Goedhuis)

استنتج «جوديس» أن لفظ التأخير الوارد في المادة ١٩ من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ يشير فقط إلى التأخير الذي يحدث عندما يكون الراكب

(٢) Jae Woon Lee & Joseph Charels Wheeler.op.cit.p.50.

(٣) Arpad Szakal, Air Carrier's Liability in Cases of Delay, LL.M. (Leiden), p.5؛ Mamdouh Ali Alhoudail, Air Carrier Liability - Unfinished Unification of Private International Air Law, McGill University Montreal, LL.M, 2005, p.65.

(٤) محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، إسكندرية، ٢٠٠٧، ص ١١٥.

(٥) أبوزيد رضوان، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، ١٩٨٣، ص ٣٠٥.

أو البضاعة على متن الطائرة. وأسس نظريته على أن المادة ١٩ من هذه الاتفاقيات المعنية لا تحدد مدة التأخير التي يسأل عنها الناقل الجوي.

فمثل هذا التفسير يقتصر تطبيقه فقط على الحالات التي تضطر فيها الطائرة إلى التوجه إلى مطار آخر لسوء الأحوال الجوية، وبالتالي تستبعد الحالات التي يحدث فيها التأخير قبل إقلاع الطائرة؛ وتوضيحاً لهذه المشكلة نذكر قضية: the case of the case of Bart v British West Indian Airways Ltd<sup>١٧</sup> التي حدث فيها التأخير نتيجة لعدم شحن البضاعة في الموعد المحدد.

كما حدث الأمر نفسه في قضية: the case of Sté Nationale Air France v Sté Arlab<sup>18</sup> التي يرجع فيها التأخير إلى التأخر في شحن البضاعة لمدة ثلاثة أسابيع<sup>(٦)</sup>.

وبناءً على ما تقدم فإن هذه النظرية ستساعد الناقل الجوي على التنصل من المسؤولية في معظم الحالات إذا طبقت في الواقع؛ لأنها تحد من نطاق مسؤولية الناقل الجوي.

ويكاد يجمع الفقه على استبعاد هذه النظرية لأن منطوقها يهدر كل قيمة عملية لنص المادة ١٩ من الاتفاقية، وجعل مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير مجرد لغو ينزه المشرع الدولي عنه. وذلك أن قصر فترة التأخير على الحالة التي تكون فيها الطائرة بالجو يجعل الأمر عسيراً على الراكب عند إثبات وقوع التأخير في مثل هذه الحالة، فضلاً عن أن التأخير يحدث في الغالب قبل إقلاع الطائرة أو عند هبوطها في مطار الوصول<sup>(٧)</sup>.

## ٢- نظرية جورجيت (Georgette Miller's)<sup>(٨)</sup>

يرى «Georgette Miller's» أنه من الضروري التمييز بين الحالات التي يخطر فيها الراكب بالتأخير مسبقاً قبل التوجه للمطار والتأخير المعلن عنه في صالة المغادرة بالمطار. وبالتالي تتنازل مسؤولية الناقل الجوي بمجرد وصول الراكب إلى المطار سواء تم إلغاء الرحلة أو تأجيلها حتى لو كانت عملية الصعود إلى الطائرة لم تبدأ. وهذا

Arpad Szakal.op.cit.p.6.

(٦)

(٧) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ٢٣٦.

(٨) Georgette M. Miller, Liability For Air Carriage Under The Warsaw System In Municipal Court, Phd, The Australian National University, 1975, p.233.

يختلف بصورة واضحة مع الرأي القائل بأن النقل الجوي يبدأ من لحظة إنهاء إجراءات الراكب. وهذا بالطبع أحد الأسباب التي أدت إلى استبعاد هذه النظرية من التطبيق.

وقد طبقت هذه النظرية على قضية:

Robert-Houdin v. Panair do Brasil<sup>21</sup> والتي تدور وقائعها حول أن الراكب لم يتمكن من المشاركة في الحفل الذي سيحصل منه على أتعابه لتأخر الرحلة. ولذلك قضت المحكمة باسترداده المصاريف كافة التي تكبدها في أثناء انتظاره الرحلة التالية وتعويضه عن الأتعاب التي كان سيحصل عليها نتيجة لمشاركته في الحفل<sup>(٩)</sup>.

### ٣- النظرية الثالثة

تدعم هذه النظرية الاقتراح بربط المادة ١٩ من اتفاقيتي وارسو ومونتريال التي تتعلق بمسؤولية الناقل عن التأخير بالمواد ١٩، ٢٢، ١٨، ٢٤ و ٢٤ من اتفاقية وارسو. إذ تنص المادة ١٨/٤،٥ من اتفاقية وارسو والمادة ١٨/٤،٣ من اتفاقية مونتريال على تعريف مدة النقل الجوي بأنها المدة التي يقوم الناقل خلالها بشحن الأمتعة أو البضائع، سواء في المطار أو على متن الطائرة، أو في حالة هبوط الطائرة خارج المطار في أي مكان على الإطلاق، إلا أن هذا التعريف لا ينطبق على النقل الذي يجري خارج المطار سواء كان نقلاً بحرياً أو برياً أو نهرياً. فالمواد سالفة الذكر تنص صراحة على تعريف المدة التي يتم خلالها النقل بطريق الجو. فوفقاً لأحكام المواد سالفة الذكر، يشمل النقل الجوي وقت ما بعد وصول البضائع إلى المطار، وبالتالي تصبح المدة الزمنية التي يسأل عنها الناقل الجوي أوسع نطاقاً من المدة التي حددتها النظرية سالفة الذكر.

والجدير بالذكر أن المادة ١٩ من اتفاقيتي وارسو ومونتريال تشير مسؤولية الناقل الجوي في حالة التأخر في نقل الراكب. فلا تضع هذه المادة تعريفاً صريحاً لمدة النقل الجوي على غرار المادة ١٨ من الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع. وتشير هذه المادة إلى الحوادث التي تقع على متن الطائرة أو في أثناء أي من عمليات الصعود أو النزول من الطائرة. وتبعاً لذلك فإنه في حالة تأخر الراكب في النقل بطريق الجو حسب المادة ١٩ يقصد به معنى التأخير نفسه المذكور في المادة ١٨.

ويرى بعض الفقه أن المادة ١٨ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ الخاصة بنقل البضائع والأمتعة تطبق في حالة نقل الركاب؛ وهذا ما تبنته المحكمة الأمريكية في قضية:

Brunwasser v. Trans World Airlines Inc<sup>25</sup> والتي تتلخص وقائعها بأنه تم إخطار المدعي بتغيير ميعاد الرحلة قبل شهر من تاريخ المغادرة، وعلى الرغم من ذلك طالب بالتعويض وفقاً للمادة ١٩ من الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي في حالة تأخر الرحلة. وفي ضوء ذلك قضت المحكمة بتطبيق المادة ١٨ من الاتفاقية التي نصت صراحة على مدة النقل الجوي في حالة تأخر نقل الركاب وفقاً للمادة ١٩ من الاتفاقية.

وعلى أية حال، فإن أساس النقل وفقاً لاتفاقية وارسو هو العلاقة العقدية بين الناقل والراكب؛ ولهذا يمكن للشخص أن يتوصل إلى استنتاج بأن التاريخ والمدة المحددة في العقد تشير إلى المدة التي يجب أن يتم النقل خلالها. كما يمكن اعتبار تذكرة السفر أو خط سير الرحلة عقداً؛ وبالتالي تعد المدة المحددة في هذه الوثائق هي مدة النقل الجوي، التي تثار خلالها مسؤولية الناقل الجوي في حالة التأخير في نقل الركاب.

وترتيباً على ذلك تعتبر المدة المحددة في العقد هي الإطار الزمني الذي يجب أن ينفذ الناقل الجوي خلاله الواجبات والالتزامات التي تنشأ عن ذلك العقد<sup>(١٠)</sup>.

وأخيراً إذا كانت هذه النظرية تنطبق على حالة نقل البضائع والأمتعة، فالأمر يختلف في حالة التأخر في نقل الركاب؛ لأنه إذا كان من المتصور في حالة التأخير في نقل البضائع والأمتعة حدوث نوع من الأضرار التي ذكرته المادة ١٨ من الاتفاقية، فإن مثل هذا التصور يستحيل قيامه في حالة نقل الركاب.

ونتيجة للانتقادات التي تعرضت لها تلك النظرية، يرى بعض الفقه بأن الناقل يكون مسؤولاً عن التأخير في نقل الركاب وفقاً للاتفاقية إذا حدث التأخير في الفترة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة الراكب، تحت أمر الناقل أو تابعه، القاعة المعدة لتجميع المسافرين للتوجه للطائرة المجهزة لنقله حتى لحظة تخلصه من وصايا الراكب أو تابعيه بدخوله مباني مطار الوصول<sup>(١١)</sup>.

Arpad Szakal.op.cit.p.8.

(١٠)

(١١) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ٢٣٧.

## المطلب الثالث التمييز بين التأخير والحالات المماثلة له

تنص اتفاقيةتأريسا وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ على مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب، لكنها لم تتناول التأخير الحادث بسبب إلغاء الرحلة تحت أي مسمى، الأمر الذي يدفعنا إلى التساؤل... هل إلغاء الرحلة يعد تأخيراً يخضع لأحكام الاتفاقيات المعنية؟ وهذا ما نجيب عنه من خلال البندين الآتيين:

### ١- إلغاء الرحلة:

في معظم الأحوال يوجد خط فاصل واضح بين التأخير، الذي يشكل تأخيراً في تنفيذ العقد، والإلغاء الذي يشكل عدم تنفيذ للعقد. فإذا لم يتم تنفيذ النقل مطلقاً، أي لا يعرض تنفيذه لاحقاً، فلا تطبق اتفاقيةتأريسا وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ المعنيتين في هذا الصدد. فلا يوجد في اتفاقيات القانون الجوي الدولي الخاص أي أسباب تبرر رفع الدعوى في حالة عدم تنفيذ عقد النقل؛ ولذلك يبحث المسافر عن التعويض وفقاً للقانون الوطني، على الرغم من أن الضرر الذي أصابه ناشئ عن النقل الجوي الدولي. ولا يضع القانون الوطني عادة حدوداً لمسؤولية الناقل الجوي مشابهة لتلك الواردة في المادة ٢٢ من اتفاقية مونتريال والمادة ٢٢ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وبالتالي يتعرض الناقل الجوي للمسؤولية غير المحدودة<sup>(١٢)</sup>.

فمثلاً في القانون الألماني إذا نص العقد على النقل جواً بالطائرة وتم إلغاء الرحلة، إلا أن النقل تم لاحقاً إلى المكان نفسه عبر رحلة جوية أخرى أو عبر وسيلة نقل أخرى، لا يعتبر تأخيراً، بل عدم إنجاز للنقل، أي أن عقد النقل لم ينفذ مطلقاً، وبالتالي يخضع الناقل الجوي لأحكام القانون الوطني لإخلاله بتنفيذ عقد النقل<sup>(١٣)</sup>.

ففي قضية: MULLANEY V. DELTA AIR LINES التي تدور وقائعها حول إلغاء رحلة العودة للركاب بسبب إضراب الموظفين، مما دفعه إلى تحريك الدعوى تجاه الناقل الجوي عن الأضرار التي لحقت به؛ نتيجة لرفض الشركة نقله إلى موطنه بعد

(١٢) Aleksandra Puscinska, afragment legal regime of air carrier liability in international transportation of passenger: delay, cancellation, and denied boarding, LL.M, mcgill university, montreal, 2016, p.28.

(١٣) أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، ٢٠٠٩، ص ٣٨٦.

تقاضيتها ثمن التذكرة كاملة. وفي ضوء ذلك رأَت المحكمة أن الإلغاء يشكل عدم تنفيذ للعقد وليس تأخيراً، وبالتالي لا يخضع لأحكام اتفاقية مونتريال<sup>(١٤)</sup>. وأخيراً تجدر الإشارة إلى أن محكمة العدل الأوروبية قضت بأن تأخر الرحلة لمدة أكثر من ثلاث ساعات يعطي الراكب الحق في الحصول على التعويض كما لو كانت الرحلة ملغاة<sup>(١٥)</sup>.

## ٢ - الحجز الزائد:

يسمح أسلوب الحجز الزائد للناقل الجوي بنظام الحجز المرن الذي يسمح بإعادة بيع المقاعد الشاغرة. فالمحافظة على مرونة الحجز قد أضافت الاستقرار والازدهار للنقل الجوي؛ لأنه يمكن الناقل من مواجهة الحالات التي يتخلف فيها المسافر عن الصعود للطائرة أو إلغاء الرحلة دون أن يتعرض لأي التزام قانوني أو مالي. كما أن أسلوب الحجز الزائد يعد وسيلة لمقاومة الضغوط الاقتصادية والمحافظة على الوقود المستهلك في مرفق النقل الجوي<sup>(١٦)</sup>. ويلاحظ أن عدم إصدار بطاقة الصعود للطائرة، ينتج بصورة غالبية من تعمد الحجز الزائد، كما يمكن أن يحدث نتيجة مشكلات فنية في نظام الحجز، أو لأسباب مهنية وأمنية مثل تعديل حمولة الطائرة لوجود مشكلات فنية بها؛ لذلك فإن تحديد طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل الجوي عن عدم إصدار بطاقة الصعود للطائرة وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ غير واضح. الأمر الذي دفع الغالبية العظمى من المحاكم الوطنية إلى تفسير عدم إصدار بطاقة الصعود للطائرة بأنه عدم تنفيذ لعقد النقل، وبالتالي لا يدخل في نطاق الاتفاقيات<sup>(١٧)</sup>.

ففي قضية: WEISS V. ELALISRAEL AIRLINES خلصت المحكمة إلى أن اتفاقية مونتريال يستبعد تطبيقها على كل الدعاوي المرفوعة من الركاب لمنعهم من الصعود للطائرة بسبب الحجز الزائد ويطبق القانون الفيدرالي باعتباره القانون

(١٤) Paul Stephen Dempsey and Svanteo.Johnsson, montreal v. brussels: the conflict of laws on the issue of delay in international air, kulawer law international, 2010, p.2014.

(١٥) Pawet Mazur, air carrier's liability for flight delays under the latest rulings from the ecj and us courts, articles available at www.codozasady.pl viewed on 15/8/2019.

(١٦) Stanley Lee Tice, overbooking of airline reservation in view of nader v. Allegheny airlines: the opening of pandoras box, journal of air law and commerce, v.43, 1977, p.1.

(١٧) Aleksandra Puscinska. Op.cit.p.29.

الواجب التطبيق، وبالتالي لا يعد المنع من صعود الطائرة على الرغم من صلاحية تذكرة السفر تأخيراً<sup>(١٨)</sup>.

وفي قضية: WOGEL V. MEXICAN AIRLINES انتهت محكمة استئناف الدائرة السابعة إلى أن منع الراكب من الصعود للطائرة بسبب الحجز الزائد يعد عدم تنفيذ للعقد وبالتالي يخرج من النطاق الموضوعي لأحكام المادة ١٩ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ م<sup>(١٩)</sup>. يتضح من القضايا سالفة الذكر أن الحجز الزائد لا يدخل في معنى التأخير الذي يسأل عنه الناقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، وبالتالي تخضع الأضرار الناجمة عن الحجز الزائد للقانون الوطني.

ويقول GOLHIRSCH إن عبارة الحجز الزائد مسمى غامض للمحاكم الأمريكية؛ فهل يعتبر عدم تنفيذ للعقد أو مجرد تأخير؟! ففي قضية: BRUN WASSERV. T.W.A انتهت المحكمة إلى أن إلغاء الرحلة بسبب الحجز الزائد والذي أدى إلى وقوع التأخير لا يدخل في نطاق الاتفاقية. وفي المقابل في قضية: HARPLANI V. AIR INDIA اعتبرت المحكمة أن التأخير من الهند إلى نيويورك بسبب الحجز الزائد يدخل في نطاق الاتفاقية؛ لأن الناقل قام بتوصيل الراكب في رحلة بديلة<sup>(٢٠)</sup>.

## المبحث الثاني

### شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي

يبحث الكثير من الأشخاص عن وسائل النقل التي تتوفر فيها أفضل مميزات النقل، ومن أهم هذه المزايا السرعة في إنجاز النقل في الميعاد المحدد، الأمر الذي جعل الإقبال على السفر بطريق الجو يتزايد يوماً بعد يوم. فقد أصبح عنصر الزمن معيار التعامل، لذلك حاولت اتفاقيتا وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ النص على مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، ولكن بتوافر ثلاثة شروط وهذا ما نوضحه خلال المطالب الآتية:

weeis v. elal Israel airlines, ltd, 433f.supp.2d361( s.d.n.y.2006). (١٨)

wolgel v. Mexicana airlines, 821f.2d442, 444 ( 7th cir. 1987). (١٩)

Lawrence B. Goldhirsch, the warsaw convention annotated: alegal hand book, (٢٠) kluwar academic publishers, 1988, p. 83-84.

## المطلب الأول أن يكون هناك تأخير

لا يوجد في القوانين الوطنية المختلفة قواعد خاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، بل تطبيق القواعد العامة في المسؤولية العقدية. ففي القانون المصري والفرنسي نجد أن محل التزام الناقل بإنجاز النقل في الميعاد المحدد هو التزام بتحقيق غاية، فتثور مسؤولية الناقل الجوي بمجرد حدوث التأخير، ولا يبقى أمامه سوى إثبات السبب الأجنبي لدرء مسؤوليته<sup>(٢١)</sup>.

وعلى النقيض من ذلك القانون الألماني؛ حيث جعل التزام الناقل بتنفيذ عقد النقل في الموعد المحدد هو التزام بوسيلة، بمعنى أن الناقل الجوي يُعفى من المسؤولية عن التأخير إذا نجم عن ظروف لا يمكن تلافيها ببذل عناية الناقل الحريص<sup>(٢٢)</sup>. أما القانون الأمريكي فقد فرق بين ما إذا كان هناك اتفاق على موعد لإنجاز النقل أو لا، فإذا كان هناك موعد لإتمام عملية النقل خلاله يكون محل التزام الناقل هو تحقيق غاية ويعد ضامناً لهذا الميعاد، أما في حالة عدم وجود اتفاق فيكون محل التزام الناقل هو التزام بوسيلة، فلا يسأل إلا إذا كان هناك إهمال من جانبه<sup>(٢٣)</sup>. وما دما قد سلمنا بهذا التحليل السابق يحضرنا هنا تساؤل... ما المعيار الزمني للتأخير؟ للإجابة عن هذا التساؤل يتعين التفرقة بين فرضين لإمكان إثارة مسؤولية الناقل الجوي:

### الفرض الأول: الاتفاق سلفاً على موعد محدد للنقل

إن الناقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ غير ملزم بذكر موعد محدد لتنفيذ عقد النقل، وترك ذلك الأمر للأطراف. فإذا اتفق الطرفان على موعد محدد للنقل اعتبر كل تفويت للموعد تأخيراً يستوجب مسؤولية الناقل الجوي

(٢١) محمد عبدالحفيظ عبدالرحمن، مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب (دراسة مقارنة في القانون الدولي والقانون الأردني والعماني)، مجلة الحقوق القانونية والسياسية، ج ٩، ع ١٤، ٢٠١٩، ص ١٣.

(٢٢) ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٥٩، ص ٣٨٤.

(٢٣) محمد موسي دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٨٥، ص ٩٤.

عن الأضرار الناشئة عنه<sup>(٢٤)</sup>. بل إن الناقل يسأل في هذه الحالة في القانون الأمريكي باعتباره ضامناً، ويتحمل نتيجة القوة القاهرة<sup>(٢٥)</sup>.

### الفرض الثاني: عدم الاتفاق سلفاً على موعد محدد للنقل

لا يمكن القول إن الناقل الجوي في حالة عدم الاتفاق على موعد محدد سلفاً لإنجاز النقل يصبح حرّاً وظيفياً من كل قيد في إنجاز عقد النقل في الموعد الذي يحدده؛ لأن القول بذلك يعني أن التزام الناقل أصبح التزاماً إرادياً محضاً، بل يجب أن يفهم أن الطرفين قد اتفقا ضمناً على سريان الموعد المعقول، أي الموعد المعتاد للرحلة نفسها في مثل الظروف الجوية المحيطة، وهذا ما استقر عليه القضاء في مصر وفرنسا<sup>(٢٦)</sup>.

ويقول بعض الفقه إنه في حالة عدم الاتفاق صراحة في العقد على موعد لإنجاز النقل، يجب تنفيذ النقل في الموعد المعقول، وبالتالي يقصد بالتأخير بأنه عدم تنفيذ النقل في الموعد المعقول<sup>(٢٧)</sup>.

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير تعرضت لهجوم شديد من قبل الناقلين الجويين، لذلك فإن الشروط العامة للإياتا "I.A.T.A" تذهب إلى عدم التزام الناقل بموعد محدد للنقل وأن مواعيد الوصول المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد أو في جدول مواعيده أو أي وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من العقد، بل مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل<sup>(٢٨)</sup>.

إلا أن الشروط الواردة في الإياتا تعد خرقاً صريحاً للنصوص الواردة في اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، وبالتالي إذا أدرج الناقل الجوي شرطاً في عقد النقل يعفيه من المسؤولية فلا يعتد به<sup>(٢٩)</sup>.

(٢٤) انظر المواد ٣، ٤، ٥ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

(٢٥) ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص ٣١٣.

(٢٦) عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، بدون سنة طبع، ص ٢٩٣.

(٢٧) Schaweross and Beaumont, air law, part VII, butter worth publishing, third edition, 1966, p.1002.

(٢٨) عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، اسكندرية، بدون سنة طبع، ص ٨١.

(٢٩) حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهي المعدل لها، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، ص ٨، ع ١٠٢، ١٩٥٩، بند ٨، ص ٣٢.

أما عن الوضع في إنجلترا، فقد صدر قانون الشروط المجحفة والذي ينص على إبطال كل شرط يعفي من المسؤولية في حالة الإهمال المؤدي إلى الوفاة أو الإصابة بجروح أو تحديدها. وفي الولايات المتحدة الأمريكية فقد استقر الأمر في هذا الصدد على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية في حالة النقل الجوي لمخالفته للنظام العام<sup>(٣٠)</sup>. ويرى الفقه أن المقصود بالتأخير الذي يثير مسؤولية الناقل الجوي هو التأخير غير العادي فقط<sup>(٣١)</sup>؛ ولذلك اعتبر القضاء أن التأخير في نقل الركاب لمدة يومين من باريس إلى تاهيتي يعد تأخيراً مهماً وبالتالي غير عادي<sup>(٣٢)</sup>، كما قضي بأنه إذا تأخر الراكب عن الوصول إلى مقصده النهائي نتيجة لتأخر الرحلة أكثر من ثلاث ساعات، فإنه يستحق تعويضاً عن هذا التأخير مع العلم بأنه لا يراعى عند تقدير التعويض سوء الأحوال الجوية<sup>(٣٣)</sup>.

وعلى الرغم من وجهة هذا الرأي فإننا لا نحبذ التفرقة بين التأخير العادي وغير العادي؛ فمثل هذه التفرقة ليس لها أساس قانوني وذلك للأسباب الآتية:

- ١ - إن عبارة التأخير الواردة في اتفاقتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ جاءت مطلقة، وبالتالي يسأل الناقل الجوي عن التأخير سواء كان عادياً أو غير عادي إذا ترتب عليه ضرر.
- ٢ - تقرر اتفاقيتا وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة التأخير إذا ثبت أنه وتابعوه اتخذوا التدابير الضرورية اللازمة؛ لتفادي وقوع الضرر أو استحالة عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير؛ ولذلك يعد إعفاء الناقل في حالة التأخير العادي مخالفة صريحة لنصوص الاتفاقيات.
- ٣ - قررت الاتفاقيات أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير أساسها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وبالتالي فإن إعفاء الناقل من المسؤولية في

(٣٠) صفوت ناجي عبدالقادر بهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٨٥، ص ٢٠٥ وما بعدها.

(٣١) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ١١٣.

(٣٢) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، ٢٠٠٩، ص ١٢٣.

(٣٣) air passenger right in Canada and other jurisdiction, publication n.2018-9-e,2018,p.7.

حالة التأخير العادي يعد تعنتاً في حصول المضرور على حقه؛ لأنه يتطلب إثبات درجة معينة من التأخير، فضلاً عن أن الناقل لديه معلومات بسبب خبرته في هذا المجال تمكنه من الفكك من المسؤولية في معظم الحالات. فالتأخير سواء كان عادياً أو غير عادي وترتب عليه ضررٌ فتثار مسؤولية الناقل الجوي.

٤ - التأخير العادي قد يحدث أضراراً تفوق التأخير غير العادي.

٥ - إعفاء الناقل من المسؤولية في التأخير العادي يجعله يتراخى في اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر فضلاً عن عدم اهتمامه بحقوق الركاب في حالة تأخر الرحلة.

٦ - النقل الجوي يتميز بسرعة فائقة عن غيره من وسائل النقل، كما أن تكلفته تفوق بكثير تكلفة وسائل النقل الأخرى، وبالتالي ليس من العدل والمنطق إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة التأخير العادي. فالمحاكم قبل أن تقرر التمييز بين التأخير العادي وغير العادي عليها أن تبحث عما إذا كان التأخير رتب ضرراً أو لا.

## المطلب الثاني

### أن يكون هناك ضررٌ ناجم عن التأخير

لكي يسأل الناقل الجوي عن التأخير لا بد أن ينشأ عن التأخير ضرر يلحق بالراكب، ولم تحدد اتفاقية وارسو ومونتريال المقصود بالضرر، والرأي مستقر على ترك الأمر للقوانين الوطنية وتطبيق الحلول التي تقضي بها في هذا الصدد<sup>(٣٤)</sup>. فمن الواضح أن التأخير في حد ذاته لا يصلح أن يكون ضرراً، وبالتالي يلزم لإثارة مسؤولية الناقل الجوي أن يكون هناك ضرر ناجم عن التأخير<sup>(٣٥)</sup>. ونتيجة لذلك قضت المحاكم بأنه يعد من قبيل الأضرار التي تستوجب مسؤولية الناقل الجوي، هو عدم وصول الراكب في الموعد المحدد مما فوت عليه فرصة الاشتراك في المحفل<sup>(٣٦)</sup>.

وإذا كانت الاتفاقيات المعنية قد أحالت الأمر إلى القوانين الوطنية؛ لتحديد ماهية الضرر القابل للتعويض، نجد أن هذه القوانين لم تحدد الضرر القابل للتعويض عند التأخير في إنجاز عملية النقل؛ ولذلك تسري القواعد العامة للمسؤولية المدنية في هذا

(٣٤) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ٢٢٠.

(٣٥) عبدالفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص ٣٣٨.

(٣٦) عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص ٦٨.

الصدد، وبالتالي يجب أن يكون التعويض على قدر الخسارة التي وقعت والكسب الذي فات، ويكون من شأنه جبر الضرر بنوعيه المادي والأدبي<sup>(٣٧)</sup>. وفي ضوء ذلك يمكننا رد الأضرار التي يتم التعويض عنها في مجال النقل الجوي إلى نوعين من الأضرار وهما:

## ١- الأضرار المادية:

يقصد بها الأضرار التي تصيب الشخص في حق من حقوقه المالية أو مصلحة من مصالحه الشخصية يمكن تقديره بمبلغ نقدي<sup>(٣٨)</sup>. فالضرر الناجم عن التأخير كأى ضرر آخر، يجب أن يكون -وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية العقدية التي يخضع لها الناقل الجوي- ضرراً محقق الوقوع في الحال والمستقبل، وأن يكون نتيجة طبيعية للتأخير؛ أي ضرر مباشر، وأن يكون متوقفاً كقاعدة عامة ويكون تقدير الضرر بحسب الخسارة اللاحقة والكسب الفائت<sup>(٣٩)</sup>.

فتعتبر التكاليف التي يتكبدها الراكب نتيجة تأخر الرحلة الجوية من مصاريف الإقامة في الفندق، والطعام، ومصاريف المواصلات من وإلى المطار، وكذا تقويت حضور فرصة الاشتراك في مسابقة؛ كل هذه أضرار مادية. ويتفق القانون الفرنسي في شأن هذه الأضرار على اعتبار أن كليهما يعتمدان ما فات الدائن من كسب وما لحقه من خسارة وذلك في تقدير التعويض عنها من قبل القاضي<sup>(٤٠)</sup>.

ويعد من أهم الأضرار المادية الناشئة عن التأخير تفويت الفرصة، حيث إن تفويت الفرصة يعتبر ضرراً محققاً، إذ كان بإمكان المضرور إثبات الضرورة وجدية وحقيقة الفرصة الضائعة<sup>(٤١)</sup>. فالحرمان من الفرصة هو حتى فواتها ضرر محقق ولو كانت الإفادة منها أمر محتمل<sup>(٤٢)</sup>.

(٣٧) عبدالمجيد خلف منصور، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة اسكندرية، ع ١٤، ٢٠١٦، ص ٩١.

(٣٨) محسن عبدالحميد البيه، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام (المصادر غير الإرادية)، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨، ص ٩٤.

(٣٩) ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص ٣٨٦.

(٤٠) إبراهيم نور الدين، وخليفة هاني، المسؤولية المدنية للناقل الجوي، رسالة ماجستير، جامعة بجاية، ٢٠١٥-٢٠١٦، ص ١٩.

(٤١) دلال يزيد، مرجع سابق، ص ١٤٤.

(٤٢) محسن عبدالحميد البيه، مرجع سابق، بند ٧٦، ص ٩٢.

وتطبيقاً على ذلك قضت المحاكم الفرنسية بأن الناقل الجوي مسؤول عن التأخير الذي أدى إلى عدم تمكين المسافرين من الوصول في الموعد مما فوت عليه فرصة الاشتراك في الحفل الافتتاحي لمحفل علمي دعي إليه مع عدد من الشخصيات رفيعة المستوى من أجل تسلم جائزة مالية كبرى تقديراً لخبرته. كما قضت أيضاً بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير الذي أدى إلى عدم وصول الراكب في الموعد المحدد مما ترتب عليه عدم تمكينه من توصيل أحد المشروعات الهندسية المتضمنة للرسومات المتعلقة بإعادة تصميم إحدى المدن التركية؛ ولذلك تم استبعاده من المسابقة الدولية التي أقيمت لهذا الغرض<sup>(٤٣)</sup>.

## ٢- الضرر الأدبي:

هو الأذى الذي يصيب الشخص في مصلحة غير مالية كالعاطفة والشعور والكرامة والشرف<sup>(٤٤)</sup>.

وقد جاءت اتفاقيتا وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ محددين عناصر الأضرار التي يجب التعويض عنها، في حالة الأضرار التي تصيب الأشخاص، والأضرار التي تلحق بالأموال تاركةً تحديد الأضرار الناجمة عن التأخير للقوانين الوطنية. ولذلك أثار مصطلح الضرر الأدبي في مجال النقل الجوي مشكلات كثيرة بين المحاكم حول مدى إدخاله في نطاق التعويض عن الأضرار التي تلحق بالمسافر في حالة التأخير بسبب سكوت اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ عن تعويض هذه الأضرار تحت أي مسمى؛ حتى لو نجمت هذه الأضرار عن الخطأ الإرادي للناقل. فاستقر الأمر على تطبيق القانون الوطني؛ لتحديد الأضرار التي يتم التعويض عنها<sup>(٤٥)</sup>. وبشكل عام اعترف القانون الإنجليزي بأن أهمية الأضرار تختلف باختلاف الظروف، وفي ضوء ذلك استنتج اللورد WILBERFORCE أن عبارة الأضرار يمكن استخدامها بعدة معانٍ، إلا أن النتيجة المنطقية هي أن الأضرار التي بمعنى الهم والحزن والضرر لا تدخل ضمن ذلك<sup>(٤٦)</sup>.

(٤٣) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية ٢٠٠٤، ص ١٣٧.

(٤٤) سمير عبدالسيد تناغو، النظرية العامة للالتزام، منشأة المعارف، اسكندرية، ١٩٧٥، ص ٣٠٢ وما بعدها.

(٤٥) Jae Woon Lee & Joseph Charels Wheeler.op.cit.p.38.

(٤٦) أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص ٣٩٣.

وبالتالي ترفض المحاكم التعويض عن الأضرار الأدبية المحضة ففي قضية: LEE V. AMERICAN AIRELINES انتهت محكمة الاستئناف الدورية بالولايات المتحدة الأمريكية إلى أن المطالبة بالتعويض عن المضايقة وفقد الإجازة كان مجرد دعوى عن الألم النفسي لا عن خسائر اقتصادية حقيقية يمكن تقديرها بسهولة، وبالتالي تخرج من نطاق الاتفاقية<sup>(٤٧)</sup>. وفي قضية: LUKACS V. UNITED AIRLINES التي تدور وقائعها حول أنه تم إلغاء الرحلة نتيجة وجود مشكلات فنية بالطائرة؛ وعلى أثر ذلك طالب المدعي بالتعويض عن المضايقة والألم النفسي اللذين أصابه بسبب فقد المؤتمر وتفويت فرصة البحث والتعلم ولم تجبه المحكمة إلى طلبه؛ لأنهما من الأضرار التي لا يتم تعويضها بموجب الاتفاقية<sup>(٤٨)</sup>. كما قضت المحكمة في قضية: IKEKPEAZU V. AIR FRANCE بتعويض الأضرار المالية دون الأدبية<sup>(٤٩)</sup>.

وتظهر القضايا سالفة الذكر تفسير القضاء الضيق لعبارة "الضرر" الواردة في المادة ١٩ من الاتفاقية. إذ كان بإمكانه أن يقضي بالتعويض في الحالات التي ينجح فيها هؤلاء المدعون بإثبات أن الضرر كان نتيجة مباشرة للتأخير، أي أن الأضرار التي لا تكون نتيجة مباشرة للتأخير لا تنطبق عليها أحكام المادة ١٩ من الاتفاقية، ومن ثم أصبح إثبات علاقة السببية أمراً لا غنى عنه<sup>(٥٠)</sup>.

إن الأمر لم يستمر طويلاً في رفض المحاكم التعويض عن الأضرار الأدبية، وعادت تدريجياً إلى تعويض هذه الأضرار شريطة أن تكون ناجمة عن خسارة مادية أو إصابة جسدية. ففي كندا والولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة خلصت المحاكم إلى أن المادة ١٧، ١٨ من الاتفاقية لا تسمح بالتعويض عن الألم النفسي والمضايقة ما لم يكن ناشئاً عن خسائر مادية أو إصابات جسدية ويتم إثبات ذلك من قبل الخبراء<sup>(٥١)</sup>، كما قضت بتعويض الأضرار الجسدية والمادية والمضايقات الناشئة عنهما<sup>(٥٢)</sup>.

(٤٧) LEE V. AMERICAN AIRE LINES. CV-1179-P (ND TEX. 22002).

(٤٨) LUKACS V. UNITED AIRELINES INC. ET AL., (2009) 245 MAN. R. (2D)292 (CA). UUNITED AIRE.

(٤٩) IKEKPEAZU V. AIR FRANCE, NO3:4CV00711(RNC) 2004 U.S DIST. LEXIS 245804 (D.CONN.DCE.6,2004).

(٥٠) Arpad Szakal.op.cit.p.9.

(٥١) Olena bokareva, uniformity of transport law through international regimes, edwade lager publishing limited, 2019, p.41.

(٥٢) دلال يزيد، مرجع سابق، ص ١٤٥.

أما في فرنسا فقد استقر القضاء على جواز التعويض عن الضرر المعنوي الناجم عن التأخير؛ ففضى بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير عشرين ساعة في نقل جثة جزائري توفي بفرنسا؛ مما أدى إلى حرمان أهله من أداء مراسيم الجنازة، فسبب لهم أضراراً أدبية توجب التعويض<sup>(٥٣)</sup>. وفي المقابل في قضية:

NAZIR TARAR V.PAKISTAN AIRE LINES التي تدور وقائعها في أن وريثة المتوفى تعاقدوا مع الشركة الجوية الباكستانية الدولية لنقل جثمان المتوفى إلى مسقط رأسه لدفنه هناك، فقام الناقل بتأخير نقل الجثمان أربع وعشرين ساعة، وتم نقل الجثمان على طائرة بضائع التي تعطلت في مطار أمستردام، ولم يقد الناقل بنقل الجثمان على رحلة أخرى أو من خلال شركة أخرى على الرغم من إمكانية ذلك، وعلى أثر ذلك قضت المحكمة بتعويض المتضررين عن الأضرار النفسية التي تمثلت في تأخير مراسيم الجنازة، وعدم احترام حرمة المتوفى، بل وتشديد مسؤولية الناقل الجوي ومنح المتضررين تعويضاً يفوق الحد الأقصى الوارد في الاتفاقية، واعتبرت المحكمة سلوك الناقل يمثل امتناعاً عن عمل، مع عدم الاكتراث بما يحدثه هذا الامتناع من أضرار نفسية تلحق بأسرة المتوفى، تتمثل في تفويت مراسيم الجنازة وعدم احترام حرمة المتوفى<sup>(٥٤)</sup>. وفي مصر اعترف القضاء بتعويض المسافر في عقد النقل الجوي عن الضرر المادي والأدبي الذي لحق به<sup>(٥٥)</sup>.

ومن الجدير بالذكر أن استبعاد الضرر النفسي من مجال التعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير، يعد وسيلة دفع جديدة لمسؤولية الناقل الجوي، وهذا يعتبر تعديلاً لنص المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو التي حددت وسائل دفع المسؤولية. كما أن المسافر يستطيع الحصول على تعويض عن الضرر الأدبي وفقاً لقانونه الوطني، ويعد ذلك منافياً لهدف الاتفاقية من تحديد قيمة التعويض. وأخيراً فإن إثبات الأذى النفسي يتنافى مع فكرة الخطأ المفترض للناقل، وإذا كان هذا لا يدخل ضمن الاتفاقية فهو واجب الإثبات، وهذا ما يعد إخلالاً بهدف الاتفاقية التي قررت إعفاء الناقل من المسؤولية إذ ثبت أن الضرر الناجم عن التأخير لا يعود إلى خطئه وإعفاء المسافر من عبء الإثبات<sup>(٥٦)</sup>. أما

(٥٣) محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، قانون النقل، منشأة المعارف، اسكندرية، ٢٠١١، ص ٢٥٦.

(٥٤) TARAR V. PAKISTAN INTERM. AIRLINES, 554F.SUPP.471 (S.D.TEX.1982).

(٥٥) انظر الطعن رقم ٨٨٨ لسنة ٦٠ ق ج ١٩٩٤/٦/١٩ م مشار إليه لدى إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية فقهاً وقضاً، دار الجامعة للنشر، اسكندرية، ١٩٩٩، ص ٥٣.

(٥٦) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ٢١٠.

القول بصعوبة تقدير الأذى النفسي فهذا أمر لا يخصه وحده وإنما يحدث في كثير من المسائل التي تعرض على القضاء، وفي جميع الأحوال لا ينبغي أن تكون صعوبة التقدير سبباً في عدم التعويض خاصة مع ما توصل إليه علم طب الأعضاء<sup>(٥٧)</sup>.

وأياً ما كان الأمر، فإنه يمكن علاج تلك الإشكالية من خلال ربط مسألة التعويض عن الضرر الأدبي في حالة التأخير بالتحديد المالي المقرر لمسؤولية الناقل الجوي في هذه الحالة، بمعنى إذا استغرق التعويض عن الأضرار الجسدية والمالية قيمة الحد الأقصى المقرر للتعويض في إطار مسؤولية الناقل الجوي، فلا محل للتعويض عن الضرر الأدبي، إذ لا يجوز إلزام الناقل الجوي بأداء أكثر من الحد الأقصى المقرر لمسؤوليته، اللهم إلا إذا كان لا يلتزم بتوفير أو تقديم التأمين الإجباري أو الضمان المالي. عندئذ تنفصل العلاقة أو الرابطة القانونية بين تقرير الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي، واشتراط وجود تأمين أو ضمان مالي، ومن ثم يخضع الناقل الجوي في هذه الحالة إلى أحكام القواعد العامة في المسؤولية المدنية والتي تقضي بالتعويض عن الأضرار الأدبية.

وعلى العكس من ذلك يمكن التعويض عن الضرر الأدبي في حالتين هما:

- ١ - إذا كان الضرر الأدبي هو الضرر الوحيد الناجم عن التأخير.
- ٢ - ارتباط الأضرار الجسدية أو المالية بالضرر الأدبي، بحيث يصبح معها الحد الأقصى المقرر لمسؤولية الناقل الجوي في حالة التأخير قابلاً وكافياً للتعويض عن الأضرار الأدبية.

ففي قضية: KING V. BRISTOW HELI COPTERS انتهت المحكمة إلى تعويض الأضرار النفسية المصاحبة للأضرار الجسدية<sup>(٥٨)</sup>. يتضح أن المحكمة في تلك القضية منحت المضرور تعويضاً عن الأضرار النفسية الناجمة عن الأضرار الجسدية طالما أنه توجد علاقة سببية قائمة بينهما.

فإذا توافرت إحدى الحالتين السابقتين فيجوز من وجهة نظرنا التعويض عن الأضرار الأدبية.

(٥٧) محسن عبدالحميد البيه، مرجع سابق، ص ٩٥.

(٥٨) King V. Bristow Helicopters Ltd؛ Morris V. Klm Royal Dutch Airlines:h128 Feb2002.

## المطلب الثالث

### توافر علاقة السببية بين التأخير والضرر

بالإضافة إلى الخطأ (التأخير) وتحقق الضرر، يجب على المسافر المضرور (المتضرر) أن يثبت أن الضرر كان نتيجة مباشرة للتأخير، فإذا تمكن من إثبات ذلك، يحق له الحصول على تعويض من الناقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، وإن تعذر عليه ذلك فلا قيام لهذه المسؤولية. ففي قضية:

v. Transme Mditerranean AIRWAYS SAIYED. قضت المحكمة بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير الذي أدى إلى الخسائر التي عاناها المدعي بسبب خسارة تجارة عيد الميلاد<sup>(٥٩)</sup>.

وطبقاً للقواعد العامة في الإثبات، فإن عبء إثبات توافر علاقة السببية بين الخطأ (التأخير) والضرر الناجم عنه، يقع على عاتق المسافر المضرور. إذ إنه بثبوت ركني الخطأ (التأخير) والضرر تبدو علاقة السببية بينهما واضحة، فلا يتطلب بذل جهد لإثباتها. وإن تعذر ذلك على المضرور الذي قدم دليلاً على قيام علاقة السببية بين الضرر الذي أصابه وخطأ المدعى عليه فعندئذ ينتقل عبء الإثبات للمدعى عليه لنفي رابطة السببية<sup>(٦٠)</sup>. وترى غالبية المحاكم أنه في حال عدم وجود موعد محدد لإنجاز النقل خلاله تخفيفاً على المضرور، فإن مجرد إثبات التأخير ينهض وفقاً لقاعدة الدليل الظاهر قرينة على أنه يرجع إلى إهمال الناقل وعلى الأخير دحض مسؤوليته<sup>(٦١)</sup>.

ولذلك يستطيع الناقل الجوي دحض مسؤوليته بنفي علاقة السببية بين التأخير والضرر الذي أصاب المسافر؛ إذا أثبت أنه اتخذ التدابير الضرورية المعقولة؛ لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليه اتخاذ مثل هذه التدابير. وتطبيقاً لذلك قضي بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في حالة إضراب الموظفين؛ لأنه لم يبذل ما بوسعه لتمكين الركاب من رحلة أخرى. وفي المقابل إذا أثبت الناقل أن التأخير راجع إلى البيانات الخاطئة في بوليصة الشحن عندها تنتفى مسؤوليته<sup>(٦٢)</sup>. وعموماً قد فسرت

(٥٩) Saiyed V. Transmed Mediterranean Airlines, 509 F.supp.1167(Wd Mich.1981).

(٦٠) محسن عبدالحميد البيه، مرجع سابق، ص ١٠٤.

(٦١) ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص ٣٠٥.

(٦٢) Samira Mazaheri & Zeinab Basiri, civil liability of air carrier in delays, journal of humanities insights, 2018,p.72.

المحاكم بالولايات المتحدة الأمريكية أن المادتين ١٩ و ٢٠/١ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تفترضان مسؤولية الناقل الجوي مالم يثبت غير ذلك<sup>(٦٣)</sup>. ويعد ذلك حماية للمدعي من الإجراءات الشائكة والمصاريف التي يتكبدها في إثبات خطأ الناقل الجوي<sup>(٦٤)</sup>.

ويبدو الأمر سهلاً وميسوراً إذا كان التأخير هو السبب المباشر والوحيد في إحداث الضرر، وعلى النقيض من ذلك يبدو الأمر أكثر صعوبة وتعقيداً عندما تتداخل عوامل وتسهم في إحداث الضرر الذي لحق بالمسافر. وإن استخلاص علاقة السببية بين التأخير والضرر من مسائل الواقع التي يقدرها قاضي الموضوع دون رقابة عليه من محكمة النقض ما دام استخلاصه سائغاً<sup>(٦٥)</sup>.

وتجدر الإشارة أخيراً إلى أنه يجب أن يكون التأخير هو السبب المباشر في وقوع الضرر الذي أصاب المسافر، وهذا ما يعرف في القواعد العامة للمسؤولية المدنية بنظرية السبب المنتج أو الفعال<sup>(٦٦)</sup>.

## المبحث الثالث

### المسؤولية المحددة للتعويض

حددت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بعد تعديلها ببروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حداً أقصى لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب في الموعد المحدد، وذلك مهما بلغت قيمة الأضرار الناجمة عن التأخير، خلافاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية التي تقضي بأن يكون التعويض متلائماً مع مقدار الضرر. ففي مجال المسؤولية العقدية لا يكون التعويض إلا عن الأضرار المتوقعة إلا إذا كان الضرر ناجماً عن غش المدين أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يشمل التعويض الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة<sup>(٦٧)</sup>.

(٦٣) Jacqueline Etil Serrao, J.D, montreal convention of 1999: a "well-worn" restructuring of liability and jurisdiction LL.m, mcgill university montreal 1999, p.40.

(٦٤) Juan Carlos Salazr, the burden of proof of the air cargo claimant under inter national law, LL.m, mcgill university montreal 1999, p.40.

(٦٥) محمد محمد سادات، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام (المصادر غير الإرادية)، الجزء الثاني، بدون دار نشر، بدون سنة طبع، ص ٦٨.

(٦٦) أحمد شوقي محمد عبدالرحمن، النظرية العامة للالتزام (مصادر الالتزام)، بدون دار نشر، ١٩٩٩-٢٠٠٠، ص ٢٦٨-٢٦٩.

(٦٧) حسين عامر وعبدالرحيم عامر، المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية، دار المعارف، ١٩٨٩، ص ١٣.

حيث حددت المادة ١/٢٢ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بعد تعديلها ببروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧٥ الحد الأقصى الذي يلتزم بموجبه الناقل الجوي تجاه المسافر المتضرر بمبلغ ٦٢,٥٠٠ فرنك لكل مسافر، ولم يثبت أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاي ١٩٥٥ تعرضا للحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي في حالة التأخير<sup>(٦٨)</sup>.

إلا أن اتفاقية وارسو بعد تعديلها ببروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ لم تدخل حيز التنفيذ؛ وذلك لاعتراض الولايات المتحدة الأمريكية على الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي بحجة أنه يتنافى مع آدمية الإنسان وكرامته؛ وعلى أثر ذلك هددت بالانسحاب من الاتفاقية مما دفع الاتحاد الدولي إلى توقيع اتفاق مع هيئة الطيران الأمريكي<sup>(٦٩)</sup>.

وترتيباً على ذلك جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لتوحيد نظام مسؤولية الناقل الجوي بالنص صراحة على تحديد الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير بمبلغ ٤١٥٠ وحدة سحب خاصة<sup>(٧٠)</sup>. ويمثل هذا المبلغ الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل الجوي بالوفاء به للمسافر في حالة الضرر الناجم عن التأخير في إنجاز عملية النقل في الموعد المحدد، كما أنه لا يعد تقديراً جزافياً. ويمكن للقاضي الذي ينظر الدعوى أن يحكم بصرف التعويض على شكل مرتب إذا كان قانونه الوطني يسمح بذلك بشرط ألا يزيد على الحد الأقصى المقرر للتعويض، وهذا ما أكدته اتفاقية وارسو ١٩٢٩؛ حتى لا يتم التحايل على الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي. وإذا قضت المحكمة للمضروب بالحد الأقصى للتعويض؛ فإنه لا يشمل مصاريف الدعوى وأتعاب المحاماة وأي مصاريف أخرى -تقضي بها المحكمة وفقاً لأحكام قانونها الوطني- تضاف إليه<sup>(٧١)</sup>.

ونجد أن قانون الطيران المدني المصري لم يعالج الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير، إلا أن قانون التجارة المصري الجديد الصادر عام ١٩٩٩ قد عالج هذا الأمر بالنص على تحديد سقف أعلى لمسؤولية الناقل الجوي في حالة التأخير

(٦٨) سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٨٩، ص ٢٠٥.

(٦٩) Karin Paulsson, passenger liability, according to the montreal convention, LL.M, university of lund, 2009,p.13.

(٧٠) انظر المادة (١/٢٢) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

(٧١) محمد فريد العريني وهاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، ١٩٩٥، ص ١٩٨.

بمبلغ ١٥٠ ألف جنيه مصري لكل راكب، ويستفيد من هذا التحديد تابعو الناقل ووكلاؤه شريطة أن يكون الفعل الذي أدى إلى وقوع الضرر حدث في أثناء تأدية وظائفهم<sup>(٧٢)</sup>.

وقد نوه القضاء الفرنسي في بعض أحكامه بأن تحديد حد أقصى لمسؤولية الناقل الجوي يعد تقديراً جرافياً للتعويض من ناحية، ومن ناحية أخرى تحديداً قانونياً، فلا يتطلب من المسافرين قبول سريانه، بل يطبق على كل حالات النقل التي تتوافر فيها الشروط الواردة في الاتفاقيات المعنية ما لم تتوافر إحدى حالات استبعاده. كما أن التحديد القانوني الوارد في اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ بعد تعديلهما ببروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١ ومونتريال ١٩٩٩ يتعلق بالنظام العام لهذه الاتفاقيات<sup>(٧٣)</sup>.

ويعد التحديد المالي لمسؤولية الناقل الجوي بمثابة خروج على القواعد العامة للمسؤولية المدنية، وإن كان هذا التحديد لم تستحدثه التشريعات الوطنية، وإنما هذا المبدأ كان موجوداً من قبل في اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض القواعد في حالة النقل عبر السكك الحديدية؛ وبذلك يعتبر تحديد المسؤولية حجر الزاوية الذي تدور حوله أحكام مسؤولية الناقل الجوي<sup>(٧٤)</sup>.

ويلاحظ أن الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير لا يطبق إذا كان الضرر الناجم عن التأخير قد وقع بسبب الخطأ الإرادي للناقل الجوي، وتطبيقاً لذلك قضى بعدم استفادة الخطوط الجوية من الحد الأقصى للتعويض المقرر للسياح عن الأضرار الناجمة عن فقد الإجازة بسبب تأخر أمتعتهم لمدة خمسة عشر يوماً؛ نتيجة للإهمال الجسيم للخطوط الجوية في إعادتها<sup>(٧٥)</sup>.

(٧٢) هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد، ط١، دار الجامعة الجديدة للنشر، اسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٧٠.

(٧٣) صفوت ناجي عبدالقادر بهنساوي، مرجع سابق، ص ٣٣٥.

(٧٤) فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، ١٩٨٥، ص ١٠٥.

(٧٥) M.R.Franks, airline liability for loss, damage or delay of passenger baggage baton rouge, Louisiana, 2006, p.14.

## المبحث الرابع طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي

تعتبر أحكام كل من القانون الجوي واتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ عن اتجاه تشريعي عام نحو توفير قدر من الحماية للمسافر، إلا أن الأمر لا يعني إهدار كل مظاهر الحماية الواجبة لمشروعات النقل الجوي (أي الناقلون الجويون)، وإنما لهذه الأحكام منظور خاص يحقق التوازن بين مصالح الركاب في الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي لحقت بهم من جراء التأخير وبين مصالح الناقلين الجويين عن طريق تمكينهم من دفع المسؤولية من خلال اتخاذ التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها أو بخطأ المضرور، وهذا ما سنوضحه من خلال المطالب الآتية:

### المطلب الأول

#### اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر

إذا أخل الناقل الجوي بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها عليه عقد النقل الجوي، انعقدت مسؤوليته، وبالتالي لا يستطيع التنصل منها إلا إذا ثبت أنه هو وتابعوه اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر<sup>(٧٦)</sup>.

ولما كانت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ جعلت التزام الناقل بتنفيذ عقد النقل الجوي التزاماً ببذل عناية؛ الأمر الذي جعل الفقه يختلف حول عبارة التدابير الضرورية إلى اتجاهين وهما:

**الاتجاه الأول:** يرى أنصاره أنه طالما اتفاقية وارسو جعلت التزام الناقل بتوصيل المسافر في الموعد المحدد هو التزام ببذل عناية، مما اقتضى الأمر تفسير عبارة التدابير الضرورية بشكل يتفق وطبيعة الالتزام؛ لذلك فإن عبارة التدابير الضرورية تعني التدابير المعقولة التي يتخذها رب الأسرة الحريص الذي يوجد في ظروف الناقل الجوي<sup>(٧٧)</sup> ذاتها. وتطبيقاً لذلك، فإن الناقل الجوي لا يتحمل تبعة السبب المجهول، ما دام أنه أثبت اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع التأخير الذي أدى إلى حدوث الضرر<sup>(٧٨)</sup>.

**الاتجاه الثاني:** يرى أنصاره أنه يجب تفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيراً

(٧٦) انظر المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

(٧٧) أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص ٣٣١.

(٧٨) محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ٢٠٠٣، ص ١٥٧.

حرفياً ضيقاً، فاشتروا لكي يتنصل الناقل من مسؤوليته أن يثبت انتفاء خطئه، أي يثبت السبب الذي أدى إلى حدوث الضرر، وأن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه أو من تابعيه؛ وهذا الأمر يعد صعباً بل مستحيلاً في كثير من الأحيان<sup>(٧٩)</sup>.

وإن كان هذا الاتجاه يميل إلى حماية المسافر إلا أنه لا يمكن التسليم به من ناحية الفن القانوني؛ وذلك لأن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ اكتفت بأن يثبت الناقل الجوي أنه اتخذ التدابير الضرورية للتحلل من مسؤوليته، ولم تشر من بعيد أو قريب إلى إثبات السبب الذي أدى إلى حدوث الضرر، إضافة إلى أنه إذا كان يتعين على التدابير الضرورية المتخذة منع وقوع الضرر، فلا يمكن التأكد من ذلك إذا كان سبب الضرر مجهولاً<sup>(٨٠)</sup>.

ونعتقد أن الاتجاه الأول هو الأجدر بالاتباع؛ لأن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ مونتريال ١٩٩٩ جعلتا الخطأ المفترض أساساً لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وبالتالي يتعارض مع هذا المبدأ أن يطلب من الناقل أن يثبت السبب الذي أدى إلى حدوث الضرر لا سيما إذا كان مجهولاً، فضلاً عن أن اتفاقية مونتريال نصت صراحة على أن الناقل يستطيع التحلل من مسؤوليته إذا اثبت أنه اتخذ التدابير المعقولة كافة. ففي قضية: Chisholm v. British European Airway قضت المحكمة بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الجسدية التي لحقت بالمسافر نتيجة لتركه مقعده في أثناء حدوث اضطراب شديد بالطائرة في أثناء الهبوط؛ على الرغم من أن تابعي الناقل قد حذروا المسافرين من ترك مقاعدهم وسرعة ربط الأحزمة، وبالتالي تكون التدابير المعقولة قد اتخذت<sup>(٨١)</sup>.

كما قضى بعدم مسؤولية الناقل عن التأخير، لأنه بذل كل ما في وسعه لتجنب الضرر الحادث نتيجة التأخير، على الرغم من حدوث التأخير بسبب خارج عن إرادته، وذلك بتوفير سكن للمسافرين في الأماكن القريبة من المطار فضلاً عن أنه حاول نقلهم إلى المقصد النهائي على رحلة أخرى ولم يتمكن من ذلك، فقام بنقلهم في اليوم التالي من مانشستر إلى لندن عن طريق خطوط جوية أخرى، وبعد ذلك قام بنقلهم من لندن إلى الرياض على الخطوط السعودية مع توفير وسائل الرعاية اللازمة<sup>(٨٢)</sup> كافة.

(٧٩) إلياس الحداد، محمد سامر عاشور، القانون التجاري، جامعة دمشق، ٢٠٠٦-٢٠٠٧، ص ٧٢.

(٨٠) هاني محمد دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، اسكندرية، ٢٠١٤، ص ٢٢٨.

Arpad Szakal.op.cit.p.12.

(٨١)

(٨٢) انظر حكم محكمة الاستئناف الإدارية بديوان المظالم بالمملكة العربية السعودية في الاستئناف رقم

٨٢٤/إس/٤، ج ٩/١١/١١٤٣١ هـ.

كما انتهت المحكمة في قضية: Preyval c. Cie Air France التي تتلخص وقائعها بأن الراكب سقط على سلم الطائرة في أثناء النزول. ورأت المحكمة أن السلم هو من النوع الطبيعي للنموذج الدولي، ولم يوجد ما يشير إلى أنه موضوع بطريقة خاطئة، وكانت عملية نزول الراكب في الحضور الطبيعي لموظفي الشركة. وهذا يكفي لإعفاء الناقل الجوي؛ لأنه قد اتخذ كل التدابير الضرورية<sup>(٨٣)</sup>.

وفي قضية: Fleming v. Delta قضت المحكمة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي لحقت بالمسافر نتيجة عدم قيامه بتحذير المسافرين من أن الأجواء يسودها طقس سيئ خلال الرحلة، وبالتالي لم تكن كل التدابير المعقولة قد اتخذت<sup>(٨٤)</sup> لتجنب حدوث الضرر. كما قضت المحكمة في قضية: Robert-Houdin c. StLa Panair do Brasi بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير؛ لأنه لم يثبت أنه اتخذ التدابير المعقولة والعادية التي تؤكد أن الطائرة أقلعت في اليوم المحدد للراكب<sup>(٨٥)</sup>.

وفي المقابل في قضية: Manufacturers Hanover Trust Co. v. Alitalia انتهت المحكمة إلى أنه يقصد بكل التدابير الضرورية كل التدابير المعقولة<sup>(٨٦)</sup>. وقد تم تبني هذا التفسير في كندا وألمانيا والولايات المتحدة الأمريكية<sup>(٨٧)</sup>.

يتضح مما سبق أن الناقل لا يستطيع التنصل من مسؤوليته وفقاً للمادة ١٩/٢ من اتفاقية مونتريال إذا لم يلتزم بالأحكام التشريعية واللائحة المتبعة في هذا الشأن. وبمعنى أكثر وضوحاً أن الناقل يلتزم بقدر الأمان بأعلى معايير الأمان والأمان الواردة في اللوائح الدولية المعنية في هذا الشأن للتحلل من مسؤوليته.

وأخيراً تجدر الإشارة إلى أن تقدير تلك التدابير من سلطة قاضي الموضوع. ويدخل في عناصر التقدير نوع الطائرة وطبيعة الرحلة من الناحية الجغرافية<sup>(٨٨)</sup>.

Georgette M. Miller.op.cit.246. (٨٣)

Fleming v. Delta, 12 Avi 18, 122 US District Court, SDNY. (٨٤)

Georgette M. Miller.op.cit.247. (٨٥)

Manufactures Hanover Trust Co. v. Alitalia, 429 F. Supp. 964 at 967 (D.C.N.Y.1977). (٨٦)

Arpad Szakal, op.cit.p.12. (٨٧)

(٨٨) سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٢٠٢.

## المطلب الثاني

### استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر

لا يسأل الناقل الجوي إذا ثبت أنه كان من المستحيل عليه اتخاذ التدابير الضرورية المعقولة لتفادي وقوع الضرر. ففي قضية: *Barboni v. Cie Air France* انتهت المحكمة إلى عدم مسؤولية الناقل الجوي عن الإصابات التي لحقت بالمسافر نتيجة انزلاقه من أنبوب النجاة في أثناء إخلاء الطائرة لاستحالة اتخاذ التدابير الوقائية لتفادي وقوع الإصابة<sup>(٨٩)</sup>.

ويذهب جانب من الفقه إلى أن عبارة: "أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها..." الواردة في كل من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ يقصد بها القوة القاهرة. فعلى الرغم من أن الاتفاقيتين لم تشيرا صراحة إلى القوة القاهرة كسبب من أسباب دحض المسؤولية، إلا أن استحالة اتخاذ التدابير الضرورية المعقولة لا تتحقق إلا أمام حادث فجائي غير متوقع ولا يمكن دفعه<sup>(٩٠)</sup>. وبالتالي فإن الأمر يتعلق في النهاية بإثبات القوة القاهرة، وترتيباً على ذلك يكون للناقل الذي لا يستطيع نفي خطئه أن يثبت استحالة اتخاذ كل التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر<sup>(٩١)</sup>.

ويعرف الفقه القوة القاهرة أو الحادث الفجائي: أي الواقعة التي يتعذر على الشخص دفعها وتوقعها عادة، والتي يمكن أن ينسب الضرر الحادث إليها<sup>(٩٢)</sup>. ولعل هذا المفهوم ينطبق على القوة القاهرة في النقل الجوي، فالحوادث المفاجئة تخرج عن نشاط الناقل ولا يمكن توقعها ودرء خطرها<sup>(٩٣)</sup>.

وتطبيقاً لذلك تعد الظواهر الطبيعية والعيب الذاتي في الطائرة من أبرز مظاهر القوة القاهرة؛ فالأولى أكثر انتشاراً في مجال النقل الجوي من الثانية؛ لأن الجو هو الوسط الذي تعمل فيه الطائرة وبالتالي تكون العوامل الطبيعية أكثر احتكاكاً بها. لذلك

Arpad Szakal .op. cit.p.13.

(٨٩)

(٩٠) جلال وفاء محمد، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، اسكندرية، ١٩٩٢، ص ٢٦٤.

(٩١) أحمد إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص ٤٩٠.

(٩٢) محسن عبدالحميد البيه، مرجع سابق، ص ١٢١.

(٩٣) فايز نعيم رضوان، محاضرات في قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، ١٩٨٥، ص ٢٠١.

إذا حدث التأخير بفعل العوامل الطبيعية مثل سوء الأحوال الجوية أو الكوارث الطبيعية يستطيع الناقل الاعتماد عليها في دفع مسؤوليته؛ لأنه إما أن يكون قد اتخذ كل التدابير المعقولة أو استحاله عليه اتخاذها<sup>(٩٤)</sup>.

ففي قضية: OBUZOR V. SABENA BELGUIM AIR WAYS توصلت المحكمة إلى عدم تعويض المسافرين عن الأضرار التي لحقت بهم نتيجة لتأخر رحلتهم بسبب الضباب مما أدى إلى فقدهم رحلة الربط المتجهة إلى LAGOS. موضحةً أن الناقل اتخذ كل التدابير الضرورية؛ لتجنب الضرر فضلاً عن أنه لا يوجد دليل على خطأ الناقل الإرادي لاعتباره مخلصاً بتنفيذ عقد النقل<sup>(٩٥)</sup>.

فمن الجدير بالذكر أن الظروف الاستثنائية لا تصلح في مجملها لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، وهذا ما أكدته محكمة الاستئناف بالولايات المتحدة الأمريكية في قضية: JET2.COM LTD V.HUZAR، والتي تتلخص وقائعها في حدوث أضرار للمسافر بسبب التأخير نتيجة عطل فني بالطائرة. وبعد مراجعة أحكام محكمة العدل الأوروبية في هذا الشأن، استنتجت المحكمة أن الناقل الجوي لا يعتمد على الظروف الاستثنائية في دفع مسؤوليته موضحةً أن المشكلات الفنية في الطائرة سواء كانت متوقعة أو غير متوقعة، والتي تكون ذات طبيعة أصلية وغير استثنائية في مجال الناقل الجوي تحدث كمسألة عادية، وبالتالي لا يُعفى من المسؤولية تجاه المسافر المضروب<sup>(٩٦)</sup>. يفهم من ذلك أن التأخير الذي يرجع إلى عطل فني طارئ بالطائرة لا دخل لإرادة الناقل فيه يعفيه من المسؤولية.

وتجدر الإشارة أخيراً إلى أنه لا يجب ترك مصطلح القوة القاهرة بالمفهوم التقليدي حراً طليقاً؛ لدفع مسؤولية الناقل الجوي، إذ لا بد من تحجيم دوره وتقليل أهميته في نطاق مجال المسؤولية المدنية للناقل الجوي وحصره في حالات محددة؛ لأن مخاطر الرحلة الجوية يجب توقعها بل إن الأحكام العامة للنظام القانوني للملاحة الجوية تهدف إلى تأمين الملاحة الجوية حفاظاً على الأرواح والممتلكات. وتقدر كل حالة على حدة حسب الظروف<sup>(٩٧)</sup>.

Aleksandra Puscinska. Op.cit.p.33. (٩٤)

OBUZOR V SABENA BELGIUM AIRWAYS(S.D.N.Y.APR.16TH ,1999). (٩٥)

Aleksandra Puscinska.op.cit.p.3؛and see also DOTT.SSA Benedetta Valenti, (٩٦) air carrier liability under euregulation261/2004 and the montreal convention, salvi saponara&assoclti studio legal.p.2.

(٩٧) هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٤٠٩.

## المطلب الثالث خطأ المضرور

أحالت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ مسألة تحديد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي، وقواعد تقدير التعويض في هذه الحالة إلى أحكام القانون الوطني في كل دولة، سواء كانت واردة في التشريع الوطني ذاته أو ضمن النظام القانوني للمسؤولية المدنية بصفة عامة<sup>(٩٨)</sup>.

والسبب في هذه الإحالة هو عدم توصل اتفاقية وارسو إلى حلول موحدة وأحكام موضوعية لهذه المشكلة، مكتفية بوضع المبدأ العام المتمثل في إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها في حال ارتكاب المسافر المضرور خطأ وأحالت إلى أحكام قانون القاضي المعروض عليه النزاع لتحديد حقوق الأطراف المتنازعين. ولم يتضمن قانون الطيران المدني المصري أحكاماً خاصة في هذا الشأن. ويترتب على ذلك أنه عند عرض النزاع على القاضي المصري يتعين عليه تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية<sup>(٩٩)</sup>.

وترتيباً على ذلك يُعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا وقع الضرر بفعل المسافر أو خطئه وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني المصري، والقاعدة العامة للسبب الأجنبي في القانون الفرنسي. أما في القانون الأمريكي فيُعفى الناقل من المسؤولية تماماً سواء كان فعل المضرور هو السبب الوحيد في وقوع الضرر أو قد أسهم في حدوثه وهذا ما يسمى الدفع بقاعدة الإهمال المساهم؛ لأن الشخص مطالب بالسهر للمحافظة على سلامته الشخصية فإذا قصر في تنفيذ الالتزام يحرم من كل تعويض. فالعناية المطلوبة من المسافر هي العناية المعقولة وفقاً للظروف المحيطة؛ ولذلك أصبح من الضروري تعديل هذه القاعدة لمجاراتها للمنطق السليم والشعور بالعدالة، فتدخل القانون الإنجليزي بإصدار قانون الإصلاح التشريعي عام ١٩٤٥ مقررًا بأنه لا ترفض دعوى التعويض بسبب الخطأ الواقع من المضرور، إلا أن التعويض سيخفض للحد الذي تراه المحكمة معقولاً ومنصفاً أخذاً في الاعتبار نصيب المدعي من

(٩٨) حيث تنص المادة ٢١ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه: " إذا أثبت الناقل أن خطأ من الشخص المضرور هو الذي تسبب أو أسهم في إحداث الضرر، جاز للمحكمة، وفقاً لقانونها المحلي أن تعفي الناقل أو جزئياً من المسؤولية".

(٩٩) هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص ٢٣٢.

المسؤولية في هذا الضرر. ومن ثم لم يعد الإهمال المساهم حائلاً بين المحكمة وتقسيم المسؤولية<sup>(١٠٠)</sup>. وبذلك يكون للمحاكم الوطنية دور مهم في التوفيق بين المفاهيم المتبادلة لأثر خطأ المضرور على المسؤولية في قوانين الدول المختلفة<sup>(١٠١)</sup>.

وفي ضوء ذلك تقسم المسؤولية وفقاً للقواعد العامة بمقدار إسهام كل من المضرور والناقل الجوي في إحداث الضرر. وعليه، إذا كان خطأ المضرور وحده هو الذي أحدث الضرر فيعفى الناقل من المسؤولية، ويتحقق ذلك في حال استغراق خطأ المسافر المضرور لخطأ الناقل الجوي المدعى عليه أو كان خطأ المدعى عليه نتيجة لخطأ المضرور. أما في حال الخطأ المشترك فتوزع المسؤولية بين المسافر المضرور والناقل الجوي المدعى عليه حسب جسامته الخطأ. فإن تعذر تحديد جسامته كل خطأ، يتم توزيع المسؤولية على المسافر المضرور والناقل الجوي بالتساوي، ويستوي في هذه الحالة أن يكون خطأ الطرفين متعمداً أو غير متعمد<sup>(١٠٢)</sup>.

ويشترط لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية كلياً أو جزئياً أن يتوافر في خطأ المضرور عناصر السبب الأجنبي، أي يصدر عن المسافر تصرف شاذ لا يتوقعه الناقل ولا يكون بإمكانه دفعه أو تفادي النتيجة المترتبة عليه. وتطبيقاً لذلك قضت محكمة السين التجارية بأن امتناع الراكب وإصراره على الصعود إلى الطائرة دون حصوله على الوثائق اللازمة لذلك، كان هو السبب الوحيد في تأخير نقله<sup>(١٠٣)</sup>.

كما يعد من قبيل الخطأ الذي يعفى الناقل من المسؤولية تحرك الراكب من مقعده قبل توقف الطائرة على الرغم من التنبيه على الراكب بربط أحزمة الأمان، إلا أن الراكب أصر على التحرك من مقعده واضعاً حقيبته على رأسه مما أدى إلى إصابته في رأسه؛ ووقعت هذه الإصابة نتيجة حدوث اضطراب مفاجئ بالطائرة قبل التوقف نهائياً الأمر الذي أدى إلى انزلاق الراكب نحو مخرج الطوارئ ووقوع محتوياته على رأسه<sup>(١٠٤)</sup>.

(١٠٠) صفوت ناجي عبدالقادر بهنساوي، مرجع سابق، ص ٢١٦ وما بعدها.

(١٠١) سهير الجندي ومحمد قرياش، القانون البحري والجوي، جامعة دمشق، ٢٠١٧، ص ٣٢.

(١٠٢) محسن عبدالحميد البيه، مرجع سابق، ص ١٢٧ وما بعدها؛ وانظر أيضاً محمد حسين علي الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري واليميني والفقهاء الإسلامي، دار النهضة العربية، ٢٠١١، ص ٦١٧ وما بعدها.

(١٠٣) محكمة السين التجارية ١١/٥/١٩٥٦، المجلة الفرنسية للقانون التجاري، ١٩٦٣، ص ١٠٥، مشار إليه لدى أبوزيد رضوان، مرجع سابق، ص ٢٤٠.

(١٠٤) Carlos Ezequiel Aguilar Cortes, air carrier liability and automation issues, LL.M., (١٠٤) mcgill university, montreal, 2002, p.22.

أما عن اتفاقية وارسو ١٩٩٩ فقد نصت المادة ٢٠/١ بأن الناقل الجوي يعفى كلياً أو جزئياً إذا ثبت أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه إهمالاً أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض. وبهذه القاعدة الموضوعية الموحدة يكون المشرع الدولي صرح الوضع في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ التي كانت تحيل الأمر إلى قانون القاضي؛ لتحديد قدر التعويض المستحق في حال إسهام خطأ المضرور مع خطأ الناقل الجوي في وقوع الضرر، وما تؤدي إليه هذه الإحالة من خلق مشكلات بشأن الحلول المختلفة بين الدول. فإذا وقع الضرر الناجم عن التأخير بسبب خطأ المضرور وحده فيُعفى الناقل من المسؤولية، أما إذا أسهم المضرور في وقوعه فيُعفى الناقل من المسؤولية بقدر إسهام المضرور في إحداث الضرر<sup>(١٠٥)</sup>.

وتجدر الإشارة أخيراً إلى أن خطأ المضرور، تكون آثاره محصورة في العلاقة بين المسافر المضرور والناقل الجوي، بمعنى أن هذا الخطأ لا ينتج آثاره من حيث إعفاء الناقل الجوي كلياً أو جزئياً، إلا بالنسبة للمسافر المضرور فقط. أما إذا تسبب الناقل الجوي في إحداث أضرار لحقت بعدة مسافرين، وكان من بينهم المسافر الذي تسبب بخطئه في إحداث الضرر الذي إصابه، فلا يُعفى الناقل الجوي من مسؤوليته المدنية - كلياً أو جزئياً - إلا في مواجهة هذا المسافر المضرور، فتظل مسؤوليته قائمة في مواجهة المضرورين الآخرين.

### الخاتمة

بعد أن انتهينا من بحثنا المتواضع هذا لا بد من أن نذكر أهم ما توصلنا إليه من نتائج وتوصيات.

#### أولاً- النتائج:

١ - تبين لنا أن اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ لم تضعاً مفهوماً محدداً للتأخير الأمر الذي دفع إلى اختلاف الفقه في وضع تعريف للتأخير، إلا أن الرأي الغالب، وهو الأكثر منطقية، فيرى أن المقصود بالتأخير هنا هو الذي يحدث في أثناء النقل وبمناسبته.

٢ - لم تنص اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ على التأخير نتيجة الحجز

(١٠٥) فاروق أحمد زاهر، القانون التجاري المصري، دار النهضة العربية، ٢٠٠٧، ص ١٣٠.

الزائد وإلغاء الرحلة. فالحجز الزائد يعود إلى بيع شركة الطيران المقاعد الشاغرة نتيجة إلغاء الرحلة من قبل المسافر أو تعديله لميعاد الرحلة دون إخطار شركة الطيران، وذلك ما يعرضها إلى خسارة مالية في حال إقلاع الطائرة وهذه الأماكن شاغرة. أما إلغاء الرحلة فقد يحدث نتيجة قوة القاهرة كالعواصف الجوية أو نتيجة عطل فني خارج عن إرادة الناقل الجوي؛ مما يؤدي إلى عدم تنفيذ عقد النقل في الموعد المحدد لإنجازه. ومن ثم فإن الحجز الزائد وإلغاء الرحلة لا يخضعان للاتفاقيات إذا لم يتم الناقل ببذل كل ما بوسعه لتوصيل الراكب إلى مقصده النهائي عبر وسيلة نقل أخرى أو من خلال شركة طيران أخرى.

٣ - يشترط لقيام مسؤولية الناقل الجوي عدة شروط تتمثل في الآتي:

- أن يكون هناك تأخير، وقد سبق أن ذكرنا أن التأخير يقصد به التأخير الذي يحدث في أثناء النقل ومناسبته؛ ولتحديد المعيار الزمني للتأخير ينبغي التفرقة فيما إذا كان هناك موعد محدد سلفاً أو لا. فإذا كان هناك موعد يلتزم الناقل به ويكون التزامه هو بذل عناية. أما في القانون المصري والفرنسي فهو التزام بنتيجة، أي أن الناقل لا يستطيع الفكك من المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي. وفي القانون الأمريكي يعتبر ضامناً، وبالتالي يتحمل نتيجة القوة القاهرة. أما إذا لم يكن هناك اتفاق على موعد محدد فيكون التزامه بوسيلة، أي يلتزم بتوصيل الراكب إلى مقصده النهائي في الموعد المعقول وفقاً للظروف المحيطة بالرحلة.
- الضرر باعتباره أحد أركان المسؤولية فلا بد من تحققه بمعنى أنه يجب أن ينشأ عن التأخير ضرر أصاب الراكب. فالضرر قد يكون مادياً مثل الخسائر التي يتكبدها الراكب في حال تأخر الرحلة مثل ثمن الأطعمة التي يتناولها خلال فترة انتظاره في المطار، وقد يكون أيضاً معنوياً بسبب المضايقات التي يتعرض لها الراكب خلال فترة انتظاره بالمطار.
- وأخيراً ينبغي توافر علاقة السببية بين التأخير والضرر الذي أصاب الراكب. فمجرد إثبات الراكب التأخير ينهض كدليل لتوافر علاقة السببية بين التأخير والضرر؛ واستخلاصها يترك لقاضي الموضوع دون رقابة عليه من محكمة النقض ما دام استخلاصه سائغاً.

- ٤ - نظراً لمخاطر المسؤولية التي يتعرض لها الناقلون الجويون قررت الاتفاقيات الدولية وضع حد أقصى لمسؤولية الناقل الجوي حتى لا يكون التعويض عائقاً لممارستهم نشاطهم.
- ٥ - يعفى الناقل الجوي من المسؤولية تماماً إذا ثبت أنه هو وتابعه اتخذوا التدابير الضرورية المعقولة؛ لتفادي وقوع الضرر أو استحالة عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير، أو كان خطأ المسافر وحده هو السبب الوحيد في وقوع الضرر، أما إذا وقع الضرر وأسهم المضرور في حدوثه فتوزع المسؤولية على الناقل والمضرر كل حسب إسهاماته في حدوث الضرر، وفي حال تعذر تقسيم المسؤولية يوزع الضرر بينهم بالتساوي.

### ثانياً: التوصيات.

- ١ - ضرورة إعادة النظر في اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ لوضع تعريف محدد لمعنى التأخير.
- ٢ - ضرورة إعادة النظر في الاتفاقيات المعنية ووضع مصطلح يشمل التعويض عن الضرر المادي والأدبي دون الإحالة إلى القوانين الوطنية بسبب اختلاف الأحكام الواردة بها مما يؤدي إلى تضارب المحاكم بشأن التعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير.
- ٣ - ضرورة إنشاء صناديق لتعويض الأضرار الناجمة عن التأخير عند تجاوز الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي.
- ٤ - ضرورة النص على وضع شروط للتعويض المباشر دون اللجوء إلى المحاكم إلا في حالات محددة مثل تعويض تفويت الفرصة.
- ٥ - ضرورة النص على إلزام شركة الطيران بتوعية المسافرين بحقوقهم، وكيفية الحصول على التعويض في حال التأخير وذلك من خلال مواقعها عبر الإنترنت.
- ٦ - أخيراً إعادة النظر في الحد الأقصى للتعويض لعدم ملاءمته للظروف الاقتصادية وخصوصاً بعد ارتفاع الأسعار.

## المراجع

### أولاً- المراجع العامة:

- أبوزيد رضوان، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، ١٩٨٣.
- أحمد شوقي محمد عبدالرحمن، النظرية العامة للإلتزام (مصادر الإلتزام)، بدون دار نشر، ١٩٩٩-٢٠٠٠.
- إلياس الحداد، محمد سامر عاشور، القانون التجاري، جامعة دمشق، ٢٠٠٦-٢٠٠٧.
- جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، اسكندرية، ١٩٩٢.
- حسين عامر وعبدالرحيم عامر، المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية، دار المعارف، ١٩٨٩.
- سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٨٩.
- سمير عبدالسيد تناغو، النظرية العامة للإلتزام، منشأة المعارف، اسكندرية، ١٩٧٥.
- سهير الجندي ومحمد قرياش، القانون البحري والجوي، جامعة دمشق، ٢٠١٧.
- عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، بدون سنة طبع.
- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، اسكندرية، بدون سنة طبع.
- فاروق أحمد زاهر، القانون التجاري المصري، دار النهضة العربية، ٢٠٠٧.
- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، ١٩٨٥.
- فايز نعيم رضوان، محاضرات في قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، ١٩٨٥.
- محسن عبدالحميد البيه، النظرية العامة للإلتزامات، مصادر الإلتزام (المصادر غير الإرادية)، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨.
- محمد حسين علي الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري واليميني والفقهاء الإسلاميين، دار النهضة العربية، ٢٠١١.
- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، قانون النقل، منشأة المعارف، اسكندرية، ٢٠١١.
- محمد فريد العريني وهاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون

- اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، ١٩٩٥.
- محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، اسكندرية، ٢٠٠٧.
- محمد محمد سادات، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام (المصادر غير الإرادية)، الجزء الثاني، بدون دار نشر، بدون سنة طبع.
- محمد موسي دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٨٥.
- محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ٢٠٠٣.
- هاني محمد دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، اسكندرية، ٢٠١٤.

### ثانياً: المراجع المتخصصة:

- عاطف محمد الفقى، تطور مسئولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية ٢٠٠٤.
- هشام فضلي، مسئولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد، ط ١، دار الجامعة الجديدة للنشر، اسكندرية، ٢٠٠٥.

### ثالثاً- رسائل الدكتوراه والماجستير:

- إبراهيم نور الدين، وخليفة هاني، المسؤولية المدنية للناقل الجوي، رسالة ماجستير، جامعة بجاية، ٢٠١٥-٢٠١٦.
- أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، ٢٠٠٩.
- ثروت أنيس الأسيوطي، مسئولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة، ١٩٥٩.
- دلال يزيد، مسئولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، ٢٠٠٩.
- صفوت ناجى عبدالقادر بهنساوى، النظام القانون لمسئولية الناقل الجوي (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٨٥.

#### رابعاً: البحوث والمقالات:

- حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، س8، ع16، 2، 1959.
- عبدالمجيد خلف منصور، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة اسكندرية، ع16، 1، 2016.
- محمد عبدالحفيظ عبدالرحمن، مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب (دراسة مقارنة في القانون الدولي والقانون الأردني والعماني)، مجلة الحقوق القانونية والسياسية، ج9، ع16، 1، 2019.

#### خامساً- الأحكام العربية:

- الطعن رقم 888 لسنة 60 ق ج 19/6/1994م.
- حكم محكمة الاستئناف الإدارية بديوان المظالم بالمملكة العربية السعودية في الاستئناف رقم 824/إس/ع، ج9/11/1431هـ.

#### المراجع الأجنبية:

##### أولاً: الكتب:

- Lawrence B. Goldhirsch, The Warsaw Convention Annotated: Alegal Hand Book, Kluwar Academic Publishers, 1988.
- Olena Bokareva, Uniformity Of Transport Law Through International Regimes, Edwade Lager Publishing Limited, 2019.
- Paul Stephen Dempsey & Svanteo.Johnsson, Montreal V. Brussels: The Conflict Of Laws On The Issue Of Delay In International Air, Kulawer Law International, 2010.
- Schaweross & Beaumont, Air Law, Part VII, Butter Worth Publishing, Third Edition, 1966.

#### ثانياً- البحوث والمقالات:

- Jae Woon Lee & Joseph Charels Wheeler, Air Carrier Liability For Delay: Plea And Return To International Uniformity, Journal Of Air Law And Commerce, Volume77, 2012.

- M.R.Franks, Airline Liability For Loss, Damage Or Delay Of Passenger Baggage Baton Rouge, Louisiana, 2006.
- Pawet Mazur, Air Carrier'S Liability For Flight Delays Under The Latest Rulings From The Ecj And Us Courts
- Samira Mazaheri & Zeinab Basiri, Civil Liability Of Air Carrier In Delays, Journal Of Humanities Insights, 2018.
- Stanley Lee Tice, Overbooking Of Airline Reservation In View Of Nader V. Allegheny Airlines: The Opening Of Pandoras Box, Journal Of Air Law And Commerce, V.43, 1977.

### ثالثاً- رسائل الدكتوراه والماجستير:

- Aleksandra Puscinska, Afragment Legal Regime Of Air Carrier Liability In International Transportation Of Passenger: Delay, Cancellation, And Denied Boarding, L.I.M, Mcgill University, Montreal,2016.
- Arpad Szakal, Air Carrier's Liability In Cases Of Delay, L.I.M. (Leiden).
- Carlos Ezequiel Aguilar Cortes, Air Carrier Liability And Automation Issues,L.I.M, Mcgill University, Montreal, 2002.
- Georgette M. Miller, Liability For Air Carriage Under The Warsaw System In Municipal Court, Phd, The Australian National University, 1975.
- Jacqueline Etil Serrao, J.D, Montreal Convention Of 1999: A" Well-Worn" Resturcting Of Liability And Jurisdiction L.I.M, Mcgill University Montreal 1999.
- Juan Carlos Salazr, The Burden Of Proof Of The Air Cargo Claimant Under Inter National Law, L.I.M, Mcgill University Montreal 1999.
- Karin Paulsson, Passenger Liability, According To The Montreal Convention, L.I.M, University Of Lund, 2009.
- Mamdouh Ali Alhoudail, Air Carrier Liability - Unfinished Unification Of Private International Air Law, Mcgill University Montreal, L.I.M, 2005.

#### رابعاً- القضايا:

- Fleming V. Delta, 12 Avi 18, 122 Us District Court, Sdny.
- Ikekpeazu V. Air France, No3:4cv00711(Rnc) 2004 U.S Dist. Lexis 245804 (D.Conn.Dce.6,2004).
- King V. Bristow Helicopters Ltd؛ Morris V. Klm Royal Dutch Airlines:HI28 Feb2002.
- Lee V.American Aire Lines.Cv-1179-P(Nd Tex.22002).
- Lukacs V. United Airelines Inc. Et Al., (2009) 245 Man. R. (2d)29.
- Manufactures Hanover Trust Co. V. Alitalia, 429 F. Supp. 964 At 967 (D.C.N.Y.1977).
- Obuzor V Sabena Belgium Airways (S.D.N.Y.Apr.16th,1999).
- Saiyed V. Transmed Mediterranean Airlines, 509 F.Supp.1167(Wd Mich.1981).
- Tarar V. Pakistan Interm. Airlines, 554f.Supp.471 (S.D.Tex.1982).
- Weeis V. Elal Israel Airlines, Ltd, 433f.Supp.2d361( S.D.N.Y.2006).
- Wolgel V. Mexicana Airlines, 821f.2d442, 444 ( 7th Cir. 1987).
- محكمة السين التجارية ٥ / ١١ / ١٩٥٦، المجلة الفرنسية للقانون التجاري، ١٩٦٣.

# Delay for Individuals as a Basis for Civil Liability of International Air Carriers: A Comparative Study

Dr. Abdelrazek Wahba Sayed\*

## Abstract:

**Objectives:** This study analyzes air carrier liability for passenger delays under the Warsaw (1929) and Montreal (1999) Conventions, focusing on legal standards, exemptions, and the impact of passenger fault. It also proposes legal reforms to strengthen passenger rights. **Methodology:** A comparative analytical approach was used, examining international conventions and national laws (Egyptian, French, American), supported by case law and legal principles, to identify legal gaps and effects of shared fault. **Findings:** The conventions lack a clear definition of “delay,” leading to varied court interpretations. Overbooking and cancellations are not explicitly addressed, complicating liability assessment. Liability depends on proving fault by the carrier or passenger. **Conclusion:** The study recommends defining “delay” in the conventions, setting clear compensation standards, establishing independent compensation funds, raising passenger awareness, and adjusting compensation limits to reflect economic realities.

**Keywords:** Liability, Air Carrier, Compensation, International Conventions..

\* Assistant Professor of Civil Law - College of Sciences and Humanities - Majmaah University - Kingdom of Saudi Arabia.

Email: abdelrazek.sayed@yahoo.com

- Submitted: 18/9/2019, Accepted: 6/10/2020.

د. عبد الرزاق وهبه سيد، أستاذ مشارك في القانون المدني. حصل على الدكتوراه في القانون المدني من كلية الحقوق، جامعة المنصورة. تتنوع أبحاثه في مجالات متعددة تشمل المسؤولية المدنية، قانون العقود، الأخطاء الطبية، والجوانب القانونية للتقنيات الناشئة وحماية براءة الاختراع. وقد نشر العديد من الأبحاث العلمية منها في سكوبس ويشارك بفاعلية في المؤتمرات العلمية.

الإيميل: abdelrazek.sayed@yahoo.com

#### للاستشهاد:

سيد، عبد الرزاق. (٢٠٢٥). التأخير للأشخاص كأساس للمسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي «دراسة مقارنة». مجلة الحقوق، جامعة الكويت، ٤٩ (٣)، ٣٨٣-٤٢٥.

#### To Cite:

Sayed, Abdelrazek. (2025). Delay for Individuals as a Basis for Civil Liability of International Air Carriers: A Comparative Study. *Journal of Law, Kuwait University*, 49(3), 383-425.



# JOURNAL OF LAW

A Refereed Academic Quarterly, Published by the Academic Publication Council - University of Kuwait

## **Delay for Individuals as a Basis for Civil Liability of International Air Carriers: A Comparative Study.**

Dr. Abdelrazek Wahba Sayed



جامعة الكويت  
KUWAIT UNIVERSITY

P-ISSN: 1029 - 6069

E-ISSN: 2960 - 2742

No. 3 - Vol. 49

Rabi I 1447 - September 2025